

ZEITSCHRIFT DES OESTERR. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES.

XLVII. Jahrgang.

Wien, Freitag den 5. April 1895.

Nr. 14.

Die Fulton-Hochbahn in Brooklyn.

Die Fulton-Straße-Hochbahn ist typisch für die neueren Bauwerke dieser Art in Ausführung, Construction und Montirung, sie ist charakteristisch für die amerikanische Bauweise im Allgemeinen durch das Außerachtlassen aller ästhetischen Rücksichten, möglichste Reduction der Feldarbeit und Schnelligkeit der Ausführung. Es muss in der That als eine überraschende Leistung bezeichnet werden, daß der ganze Bau von circa 3 km Geleiselänge, respective 1.5 km Constructionslänge, mit einem Eisengewicht von 1805 t, 2 Monate nach Beginn der Arbeit (19. Mai 1894) sich in betriebsfähigem Zustand befand, d. h. mit Ausnahme der Geländer und Stations-Gebäude fertig war. Die Eisenconstruction wurde von der Phoenix Bridge Company in Phoenixville Pa. geliefert, einer der größten Etablissements der Vereinigten Staaten; dasselbe erzeugt vom Roheisenerz angefangen bis zu der fertigen Brücke alles in ihren eigenen Werken, welche eine jährliche Leistungsfähigkeit von 40.000 t haben. Der Freundlichkeit des Chef-Ingenieurs dieser Gesellschaft, Herrn J. S. Deans verdanke ich das Material für diesen Aufsatz.

Das Belastungsschema, welches der Berechnung der Construction zu Grunde lag, ist in Fig. 1 dargestellt.

Die Eisenconstruction besteht aus 76 Spannweiten von circa 16 m mittlerer Länge. Der Ueberbau ruht auf, aus Sextant-Eisen gebildeten Säulen; die Höhe derselben über dem Trottoir ist im Mittel 4.20 m, die Höhe der Fahrbahn über der Straße 6.3 m. Die allgemein übliche Anordnung ist, daß beiderseits auf dem Trottoir-Rand je eine Säule sich befindet, welche einen durchgehenden, für beide Geleise gemeinsamen Querträger stützen. (Fig. 2.) Nur bei besonders breiten Straßen wird die Construction der beiden Geleise getrennt, indem jedes Geleise auf nur einer Säule ruht, die oben z. B. bei der 3. Avenue Hochbahn in New-York bogenförmige Consolen hat. Die Säulen der Fulton-Bahn haben eine Querschnittsfläche von 160 cm² und einen inneren Durchmesser von 225 mm. An der Basis verbreitert sich die Säule durch Rippen und angenietete Winkel (Fig. 3); der Säulenfuß ruht auf einer Gussplatte von circa 1 m² Fläche. Das Fundament bildet ein sich nach unten verbreiternder Backstein-Mauerwerk-Klotz von 1.35 m Höhe, unter demselben folgt Beton, bis guter Baugrund erreicht wird, was in New-York meistens schon bei geringen Tiefen der Fall ist. Die Verankerung des Säulenfußes erfolgt durch 8 Schrauben, welche einbetonirte I-Träger fassen. Die Säulen sind an dem oberen Ende mit einer Kopfplatte versehen, auf dieser liegen noch mit Consolen gestützt

die Querträger (Fig. 2); dieselben haben im Mittel eine Länge von 10 m. Es sind Parallelträger mit geneigten Endpfosten; Ober- und Untergurt bestehen aus einem Stehblech von 300 mm Höhe und 2 Winkeln 150/110 mm, die in der Mitte der Spannweite noch mit einer Kopfplatte verstärkt sind. Der schiefe Endpfosten ist aus 4 Winkeln 150/110 gebildet, die Zugbänder bestehen in den Seitenfeldern aus 2 Flacheisen von 300 mm, im mittleren aus 2 von 150 mm Breite; die Verticalen sind je 2 Winkel von 125/75 oder 75/75 mm. Auf den Querträgern sind mit Hilfe von an das schnabelförmige Ende angenieteten Winkeln auf schmiedeisernen Platten die Fachwerkwände gelagert, die zugleich die Längsträger bilden (Fig. 3); dieselben sind nach dem Warren-

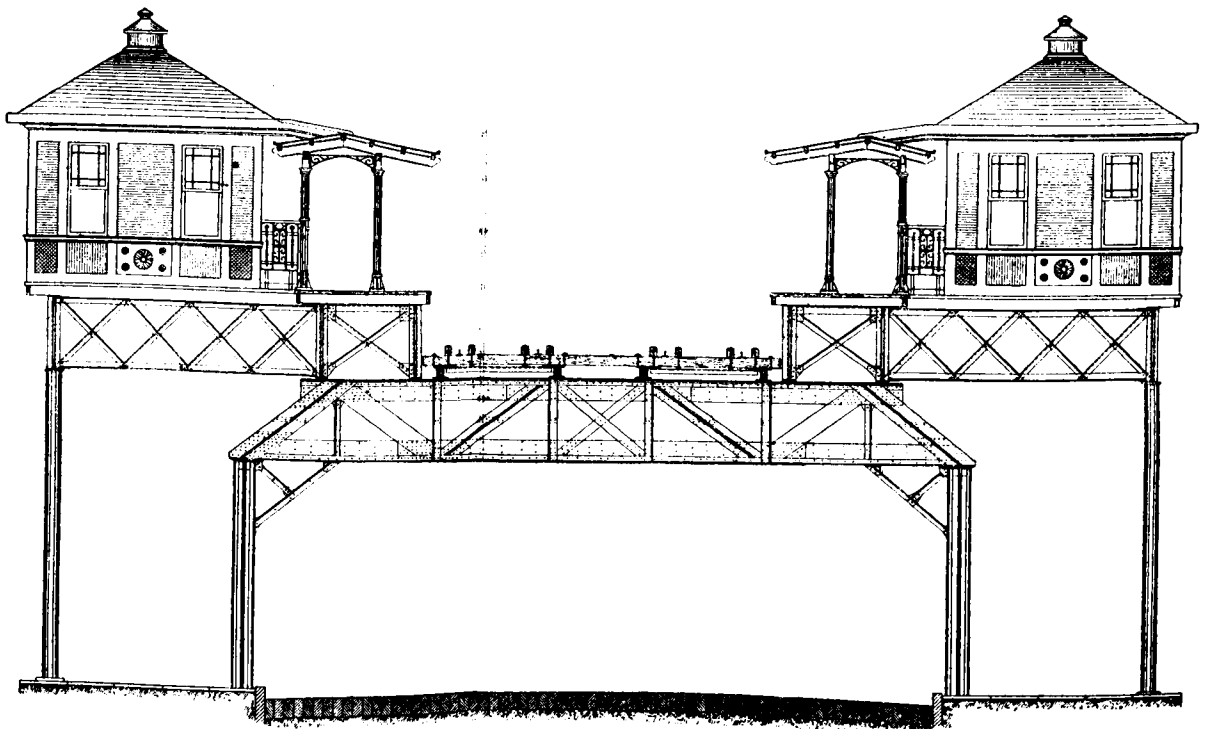


Fig. 5. Querprofil einer Station. 1:150.

Typus gebildet. Ober- und Untergurt bestehen aus 2 Winkelleisen 200/90; die längere Flansche ist aufrecht angeordnet, und an dieselbe sind direct die Füllungsglieder angenietet, (Streben 2 \angle 125/75 und 75/75 Pfosten 2 \angle 75/75), das Zugband an den Auflagern besteht aus 2 150 mm Flacheisen; der erste Knotenpunkt des Untergurtes ist mit dem Querträger durch 2 Winkel 85/60 verbunden.

Die Spurweite der Geleise ist die normale, die Entfernung der 2 Fachwerkwände beträgt 2.30 m von einander, somit bleibt bei der normalen Querträger-Breite von 10 m ein Raum von 1.60 m zwischen den Trägern der beiden Geleise und je 1.90 m an beiden Seiten. Auf dem Obergurt liegen direct die Schwellen auf; jede derselben ist mit 2 Hakenbolzen an den Längsträger befestigt; die Schwellenvertheilung ist ungemein eng (Fig. 4), die Distanz von Mitte zu Mitte Schwelle beträgt 45 cm, und da die Schwellen einen quadratischen Querschnitt von 20 cm Seitenlänge haben, so beträgt der Hohlraum zwischen zweien nur 25 cm. Die Schwellen der beiden Geleise haben abwechselnd Längen von 3.0 und 3.9 m, die längeren Schwellen überragen gegen die Mitte zu und auf diesen liegen die Bohlen des Lauf-

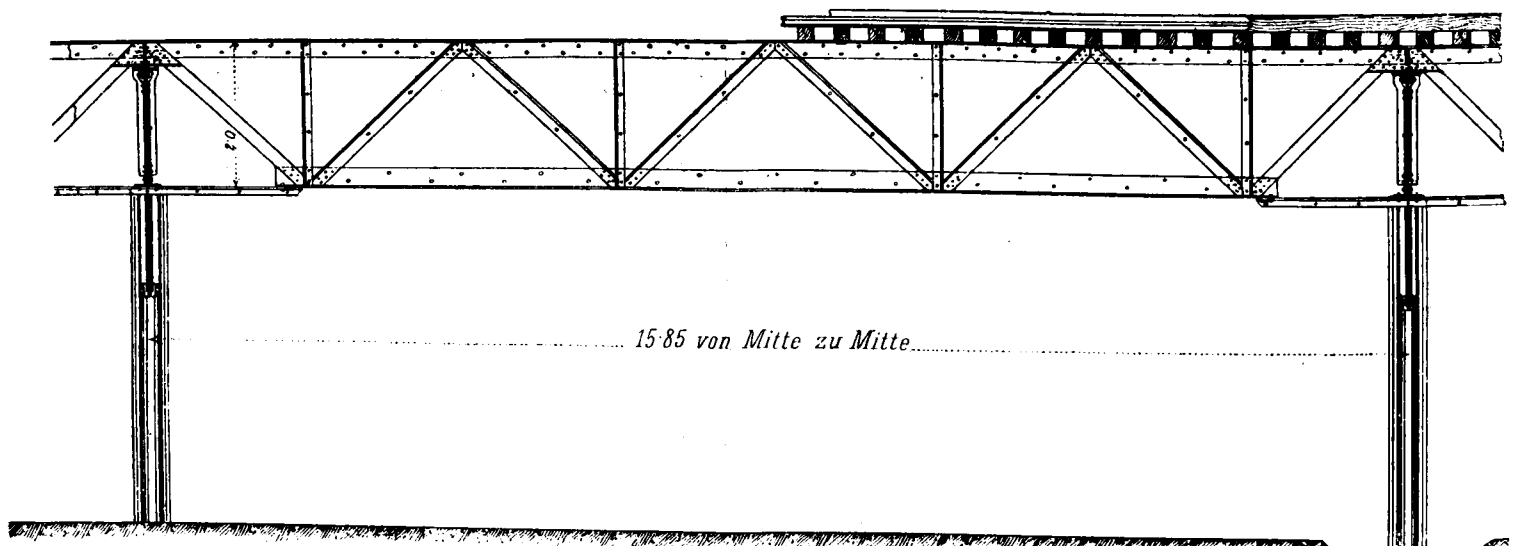


Fig. 3. Längensicht.

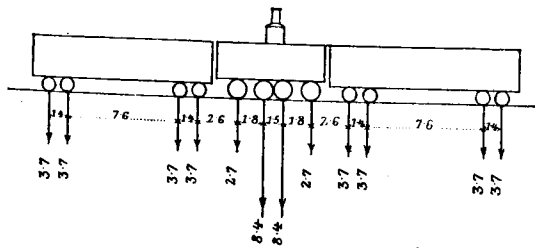


Fig. 1. Belastungsschema, Längen 1:500, 1t = 2 mm.

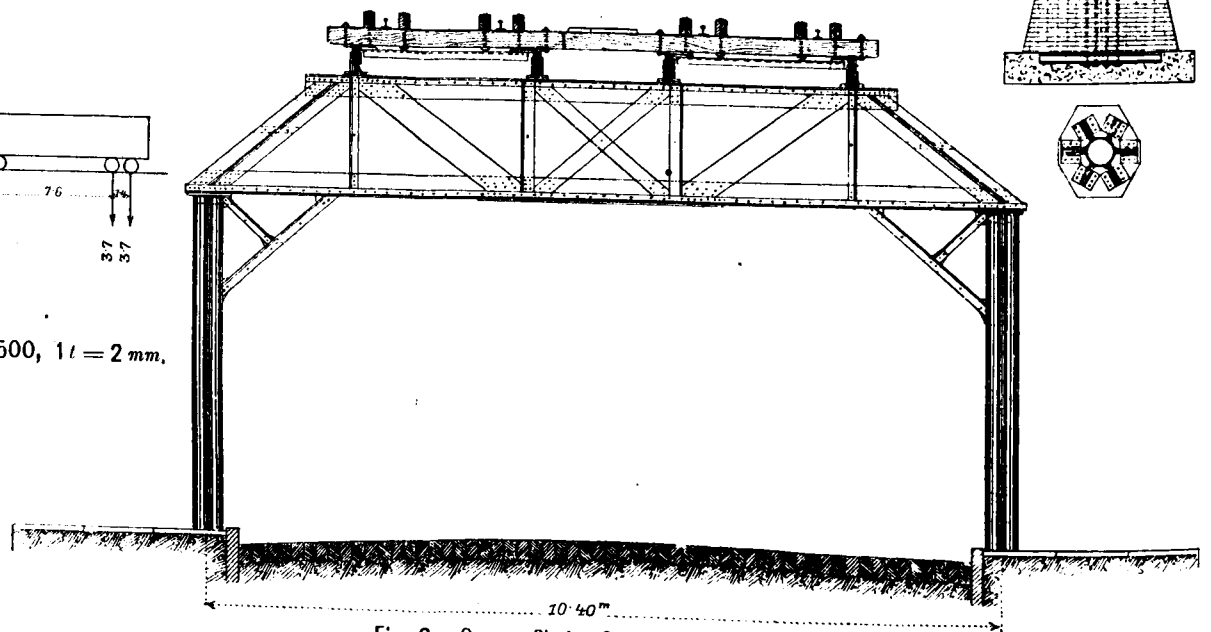


Fig. 2. Querprofil der Construction. 1:100.

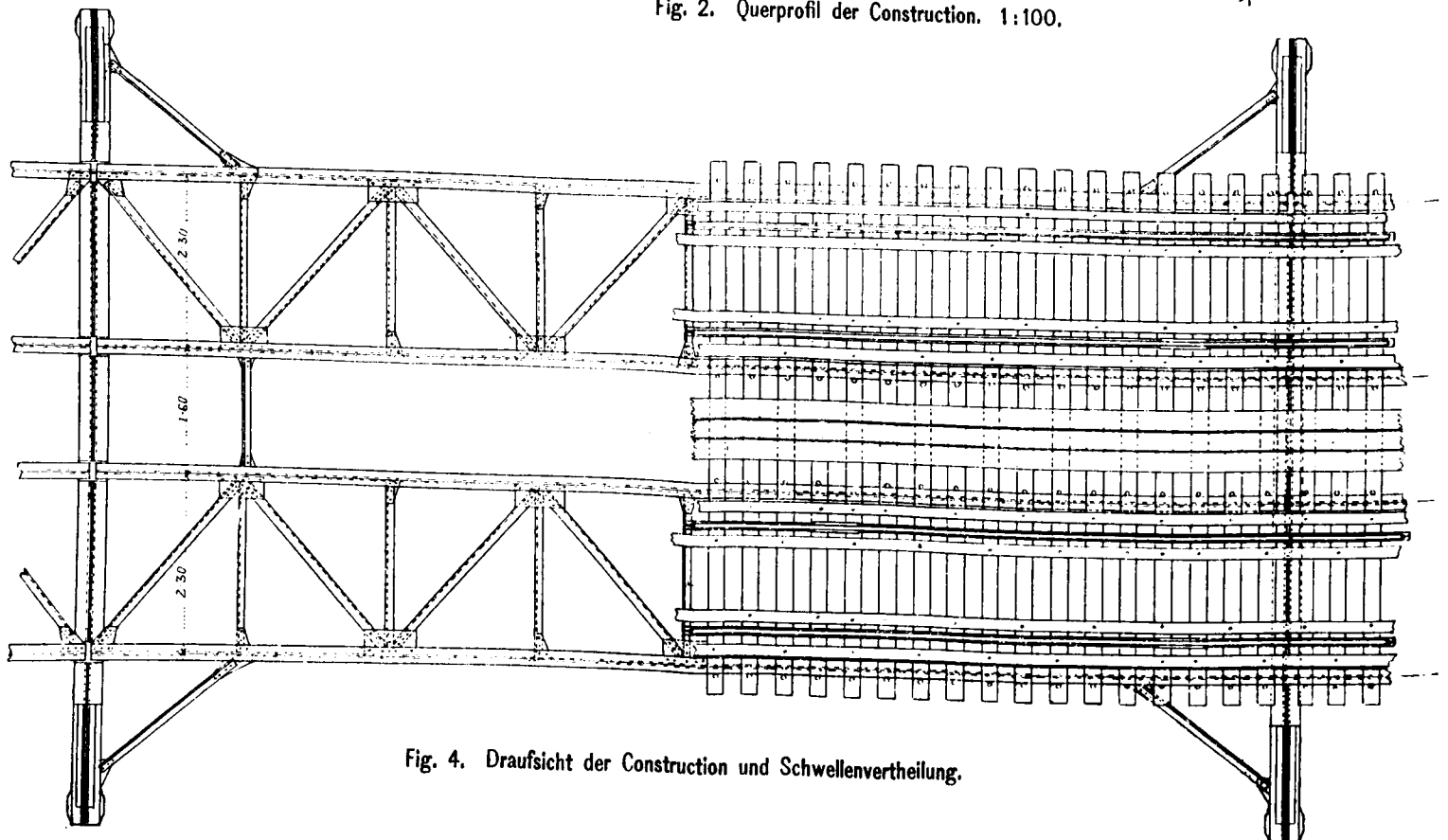


Fig. 4. Draufsicht der Construction und Schwellenverteilung.

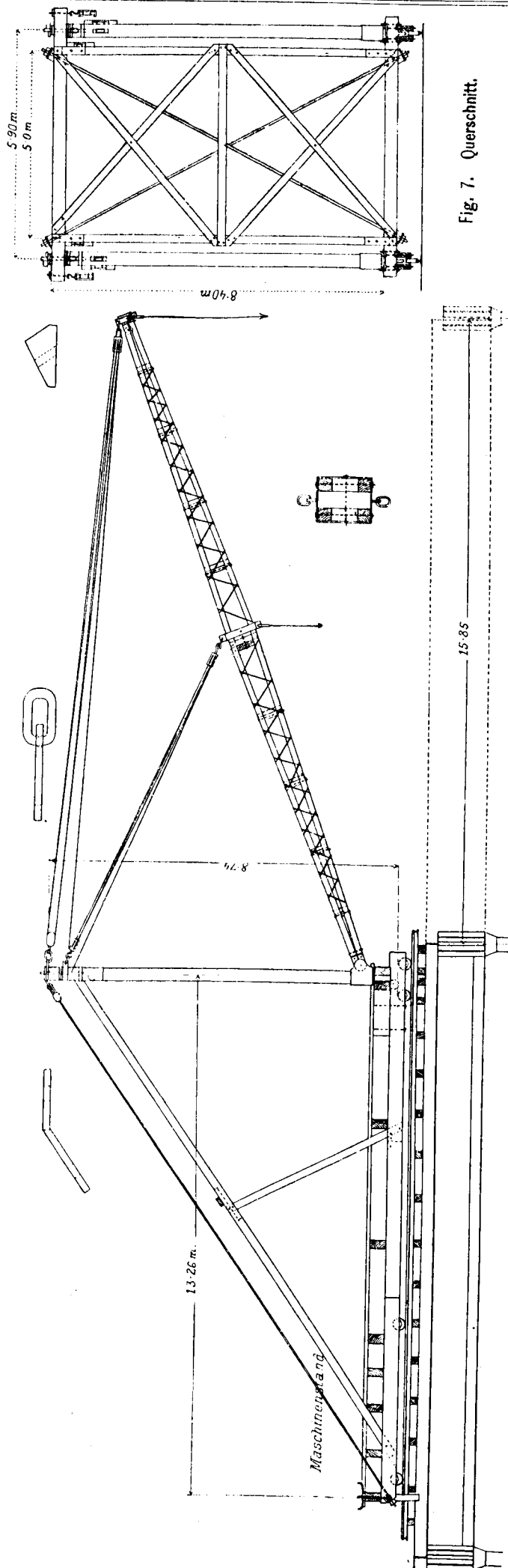


Fig. 7. Querschnitt.

Fig. 6. Ansicht des Laufkrahnes. 1:150.

steges, jeweiligen 3 Stück 25 cm breit, 32 mm dick. Um die Gefahr bei einer allfälligen Entgleisung zu reduciren, sind auf beiden Seiten der Schienen Leitbalken 20/15 cm, die jeweiligen mit jeder zweiten Schwelle verschraubt sind, angeordnet. Um ein Herabfallen von glühenden Kohlenstücken auf die Straße zu verhindern, ist ein Wellblech auf die Breite der Fahrbahn unter derselben an die Träger angehängt (Fig. 2). Die in der Construction verwendeten Nieten haben 22 mm Durchmesser, sämtliche Nietlöcher wurden auf 20 mm gestanzt und auf 23.5 mm nachgebohrt.

Es erübrigt noch, einige Worte über den Wind- und Querverband zu sagen. An den Punkten, wo Pfosten sind, besteht ein vollständiger Querverband; die obere Gurtung besitzt einen Windverband, der Untergurt ist nur insofern seitlich versteift, als der erste Knotenpunkt mit dem Querträger verbunden ist. Die Anordnung der Stationen zeigt Fig. 5 im Querschnitt. Die Plattformen liegen auf gleicher Höhe mit dem Wagen-Fussboden, und haben eine Länge von circa 50 m.

Was nun die Montirung anbetrifft, so ist dieselbe typisch für alle ähnlichen Constructionen, ferner auch für Viaducte von bedeutender Länge und Höhe, bei welchen die Erstellung eines Montirungsgerüsts sehr kostspielig gewesen wäre. Bei einer Hochbahn ist die Montirung mit Gerüsten mit Rücksicht auf den Straßenverkehr unter allen Umständen von vornherein ausgeschlossen, dasselbe wird durch einen Laufkrahnen ersetzt, welcher der maximalen Spannweite entsprechend dimensionirt ist. Mit demselben werden zuerst die Säulen des nächsten Feldes aufgestellt, dann der Querträger und zum Schluss die Längsträger aufgezogen. Nachdem die Constructionstheile provisorisch mit Schrauben und Dornen verbunden, Schwellen und Schienen gelegt sind, wird der Krahnen vorgeschoben, um das nächste Feld zu montiren, während die Niet-Mannschaft das soeben zusammengestellte Feld in Angriff nimmt. Der Nietung folgt unmittelbar das definitive Befestigen der Schwellen, Schienen, Leitbalken und Anstreichen, so dass ganz kurze Zeit, nachdem die letzte Oeffnung montirt ist, auch schon die ganze Construction fix und fertig dasteht; nur auf diese Art war es möglich, den ganzen Bau in 2 Monaten fertig zu stellen.

Fig. 6 und 7 zeigen den bei der Fulton-Hochbahn benützten Laufkrahnen in Ansicht und Querschnitt. Der Druckbaum des Krahnes hat die Linsenform eines Lawes-Trägers, er besteht aus 4 Balken 15/15 cm, dieselben sind in einem Rechteck angeordnet, die Seitenlängen des Rechteckes sind in der Mitte horizontal 50, vertical 60 cm. Die 4 Balken sind durch Band-eisen-Gitter 75/25 mm und ferner alle 1.5 m durch schmied-eiserne Hülssen versteift. Die Länge des Krahnenbaumes beträgt im vorliegenden Falle circa 18 m, die Höhe der ganzen Krahnen-Construction über der Schiene circa 8 m, die Länge vom Drehpfosten bis an das hintere Ende des Krahnes, an welchem die Aufzugsmaschine angebracht ist, beträgt 13.26 m, der Abstand der Drehpfosten von einander 5.90 m. Der Krahnenbaum ist in der Mitte und am Ende mit 75 mm starken Seilen gefasst; an diesen 2 Punkten können Lasten aufgezogen werden, und zwar sind im vorliegenden Falle vorgesehen eine Belastung von 5 t am Ende und 4 t in der Mitte; der mittlere Aufzug dient für das Heben der Längsträger, während der am Ende für die Querträger und Säulen bestimmt ist. Den Antrieb lieferte im vorliegenden Falle eine 30pferdige Doppelcylinder-Winde. Die zu der Bedienung des Aufzuges, Anhängen und Versetzen der Constructionstheile nothwendige Mannschaft betrug 12—16 Mann; nachdem dieselben gut geschult, war es probeweise möglich, in 18 Minuten 2 Säulen, 1 Querträger und 4 Längsträger aufzuziehen und provisorisch zu versetzen; doch konnte diese Leistung nur eben probeweise erreicht werden, nachdem alles so weit als irgend möglich vorbereitet war; der beste Tagesdurchschnitt betrug Aufziehen und Versetzen von 9 Oeffnungen. Mit der Nietarbeit waren beschäftigt 40 Mann in Partien von je 4 Mann; jede Partie schlug durchschnittlich im Tag 260 Stück 22 mm Nieten.

Dr. Th. Delmar
Ingenieur.

Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefansdom.

Fortsetzung der Discussion am 6. Februar 1895.

Referent Herr Hofrath R. v. Gruber:

Meine Herren!

Nach Aeußerungen, die ich von mehreren Seiten hörte, halte ich mich als Berichterstatter für verpflichtet, das Wort zu ergreifen, um dem kurzen Ausschussberichte einige Bemerkungen folgen zu lassen, die vielleicht geeignet sind, etwas mehr Klarheit in die vorliegende Frage zu bringen. Ich folge dabei auch der von Herrn Riehl gegebenen Anregung, erkläre aber, daß ich seiner Empfehlung, die Discussion fallen zu lassen, nicht beipflichte.

Bevor ich auf den Gegenstand selbst eingehe, muss ich berichten, daß mir gestern Früh ein Schreiben des Herrn Riehl zugeing, in welchem er den Vorstand des Vereines ersucht, dem Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens mitzuthellen, daß er demselben über sein Finanzierungs-Project Aufklärungen zu geben bereit wäre. Der Ausschuss hatte nie die Absicht, sich in die Frage der Finanzierung zu mengen, die mit der technisch-künstlerischen Seite der Angelegenheit nichts zu thun hat. Bei seinen heutigen, über jenes Anerbieten stattgehabten Berathungen hielt der Ausschuss diesen Standpunkt aufrecht; in seinem Namen gebe ich somit, Herrn Riehl dankend, die Erklärung ab, daß nach der Ansicht des Ausschusses die finanzielle Frage in unserem Kreise bei Seite zu lassen sei. In dem Ausschuss-Berichte wurde allerdings die Kostenfrage berührt, jedoch nur mit Beziehung darauf, daß, nach Herrn Riehl's eigenen Angaben, von Seite der Stadt bedeutende Beiträge zur Durchführung seiner Vorschläge zu leisten sein werden. Nach dieser Sachlage erscheint es uns richtiger, wenn die Gemeinde ihre Mittel vorerst auf Anlagen verwendet, die von acuter Bedeutung sind, und eine in verkehrstechnischer oder ästhetischer Beziehung nicht dringende Angelegenheit zurückzustellen.

Die Meinung des Ausschusses geht dahin, daß es vollkommen gerechtfertigt wäre, den Riehl'schen Vorschlag zur Durchführung zu bringen, wenn der Nachweis über die Nothwendigkeit der vorgeschlagenen Straße mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse erbracht und wenn nachgewiesen werden kann, daß in ästhetischer Beziehung nichts gegen das Project einzuwenden ist. Wenn aber dieser Nachweis nicht erbracht wird — und er ist bis jetzt thatsächlich nicht erbracht worden — so spricht sich der Ausschuss gegen den Vorschlag aus, die projectirte Straße bis zum Stefansplatze durchzuschlagen, wogegen er gegen die Führung einer Straße, von der Ferdinandsbrücke in der vorgeschlagenen Richtung, bei der Wahrung der Geschlossenheit des Stefansplatzes nichts einwendet. In diesem Sinne wurde der Nachsatz der vorgeschlagenen Resolution verfasst und auf diesem Standpunkte stehen wir unerschütterlich heute gerade so, wie bei Vorlage des Berichtes.

Nun gestatten Sie mir einige Punkte richtig zu stellen, die, meiner Meinung nach, einer Richtigstellung in unserem Kreise bedürfen. Herr Riehl sagte uns, er habe von dritter Seite gehört, daß die bauliche Idee, welche er nun vertritt, von unserer großen Kaiserin Maria Theresia oder von ihrem edlen Sohne Josef herrühre, daß er eine Bestätigung dieser Mittheilung wohl nicht erhalten habe, daß er aber an der Wahrheit derselben nicht zweifle, und daß eben dadurch seine Idee eine höhere Weihe erhalte. Nun, meine Herren, eine Bestätigung dafür wird und kann Herr Riehl nie erhalten, denn wann immer eine derartige bauliche Idee ausgesprochen wird, so muss sie dem Wesen und Geiste der Zeit entsprechen, in welcher sie auftritt. Die vorliegende Idee entspricht aber weder dem Wesen noch dem Geiste der damaligen Zeit. Als Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Josef regierten, war kaum ein Jahrhundert hingegangen seit der letzten Türkenbelagerung, in welcher sich die Festung Wien bewährte; zu einem dauernden Frieden mit der Türkei war es noch nicht gekommen, daß man also die Festung gegen den Ansturm von Osten nie mehr brauchen werde, konnte damals gar nicht gedacht werden. Es lag auch keine Veranlassung vor, an eine Auflassung der Festung zu denken, in einer Zeit, in welcher der Festungsbau, von Frankreich ausgehend, überall einen großen Aufschwung nahm und die Befestigung der Hauptstädte als ein Grundprincip der Kriegführung angesehen wurde. Aber auch ganz abgesehen davon, konnten Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Josef ahnen, welche colossalen Fortschritte das Verkehrswesen

durch den Aufschwung der Technik unseres Jahrhunderts machen werde, und welche großartige Entwicklung eben dadurch den Hauptstädten bevorstand? Absolut nicht. Bis in unser Jahrhundert hinein, ja bis zur Regierungszeit Seiner Majestät unseres Kaisers hatte Niemand die geringste Veranlassung daran zu denken, die Wälle Wiens fallen zu lassen, umsoweniger also daran, eine die Wälle durchschneidende Straße nach dem Stefansplatze in Aussicht zu nehmen. Die Idee der Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatze bleibt also unbestritten das alleinige Eigenthum des Herrn Riehl.

Nun halte ich dafür, daß wir es den Manen unseres großen Altmeisters Hansen schuldig sind, die Bemerkungen über sein künstlerisches Schaffen und Wollen richtig zu stellen, die hier gemacht wurden. Ich schicke voraus, daß der Ausschuss nicht der Meinung ist, die griechische Kirche dürfe durch einen Straßenzug unbedingt nicht berührt werden, daß er also auch diesen Grund nicht gegen die Führung der vorgeschlagenen Straße geltend macht.

Meine Herren, Meister Hansen war aber bis zu seinem Lebensende, und mit volstem Rechte, stolz auf die Leistung, die er hier vollbrachte. Der Umbau des vorderen Theiles der griechischen Kirche war mit den größten Schwierigkeiten verbunden, und trotzdem schuf er damit eine seiner originellsten Schöpfungen, die er dem gegebenen Platze auf das meisterhafteste anpasste. So klein sie ist, wird sie doch stets einer der hervorragendsten Repräsentanten der romanischen Richtung bleiben, die Hansen damals verfolgte.

Ich glaube, meine Herren, Hansen würde sich im Grabe umdrehen, wenn er hören könnte, wie kühn, so muss ich schon sagen, über seine Leistungen hier gesprochen wurde, wie wenig man sich darum kümmert, ob es wirklich unerlässlich ist, sein Kleinod zu beseitigen und an anderer Stelle wieder zu errichten.

Solche Versetzungen von Bauwerken sind immer eine missliche Sache, liegt uns ja doch aus jüngster Zeit ein Beispiel dafür vor. In Salzburg ist bekanntlich das Linzer Thor abgetragen worden, später trug man sich mit dem Gedanken, es wieder zu errichten. In den fachmännischen Kreisen Salzburgs und, wie ich hörte, auch in höheren Instanzen bringt man diesem Gedanken Bedenken entgegen. Man meint, an derselben Stelle könne man es nicht wieder aufbauen, an eine andere Stelle passe es aber nicht, und daher werde man schon von dem Wiederaufbauen absehen müssen.

Wie wird sich die Sache nun bei der griechischen Kirche gestalten? Glauben Sie, daß man die Fassade geradeso wieder aufbauen wird, wie sie Hansen geschaffen hatte? Glauben Sie, daß für den Fall, als die Kirche anderwärts neugebaut werden muss, der Bauherr aus Pietät für Hansen das Programm nicht ändern würde? Ich zweifle daran, und wenn ich nicht irre, dann werden für den Neubau ganz veränderte Bedingungen vorliegen. Ich fürchte sehr, daß der Zweck des Neubaus ziemlich rücksichtslos in den Vordergrund treten und den künstlerischen Bedenken wenig Raum lassen wird. Jedenfalls schiene es mir also gerechtfertigt, über Hansen's Meisterwerk nicht vorschnell zur Tagesordnung überzugehen, auf daß uns nicht ein schwerer Vorwurf folgender Zeiten treffe.

Wenn aber mit der vorgeschlagenen Straße wirklich etwas unbedingt Nöthiges, etwas Großartiges geschaffen wird, dann werden wir endlich auch das Missgeschick, welches dadurch der griechischen Kirche widerfährt, wenngleich mit Trauer und Sorge, hinnehmen.

Nach dem Ausspruche des Herrn Riehl wäre es wohl kaum mehr der Mühe werth, darüber noch ein Wort zu verlieren; sagte er uns doch, die bis zum Stefansplatz verlängerte Praterstraße werde eine Feststraße sein, die sich den Feststraßen des classischen Alterthums würdig an die Seite stellen kann.

Gestatten Sie, daß ich diesem Ausspruche gegenüber auf einige Feststraßen des Alterthums hinweise.

Blicken wir zunächst nach Athen. Auf langen geraden Straßen nähern sich vom Piräus oder von anderer Seite her die Festzüge, ihr Ziel, die Akropolis Athens vor Augen, die Silhouette und den in der Sonne glitzernden Goldschmuck der herrlichen Werke weithin erkennend, welche jene krönten. Doch kamen sie zur Stadt heran, da wand sich

der Weg an Tempeln, Theatern und anderen Werken edelster Kunst vorbei, um endlich nach Durchschreitung des Burghores den Fuß der gewaltigen Treppen zu erreichen, die zu den Propyläen hinauführten.

Nun waren die Hauptwerke der Akropolis dem Auge entschwunden, und erst wenn der innere Portikus der Propyläen erreicht war, da sah man das herrliche Parthenon vor sich, aber nicht in achsialer Stellung, sondern über Eck, wie es eben zur Gewinnung des günstigsten Gesamteindrucks eines architektonischen Werkes am günstigsten ist. Das hauptsächlich in der Silhouette wirkende Fernbild war also von dem auf die Wirkung des Details berechneten Nahbilde getrennt und von einer scharfen Betonung der Geraden in der Feststraße keine Rede.

Auch die Feststraße der Altis von Olympia lief nicht in gerader Linie auf die Hauptmonumente derselben los, die Propyläen standen nicht achsial zu diesen, vielfach waren die von den Festzügen zurückzulegenden Wege gekrümmt oder gebrochen, den Herannahenden standen die Tempel nicht continuirlich vor Augen und gerade dadurch steigerte sich ihr Interesse für jenen Augenblick, in welchem sie die herrlichen Meisterwerke auf eine für die Gesamtheit und Detail günstige Sehdistanz frei vor sich emporragen sahen.

Aber glänzender als Alles, was in Bezug auf Pracht und Prunk an Feststraßen der alten Welt zu finden war, steht jene Roms vor unserer Erinnerung. Ich freue mich, Ihnen dies durch die Photographie des schönen Rundgemäldes in das Gedächtnis zurück rufen zu können, welches gegenwärtig im Panorama Münchens zu sehen ist und von den Meisterhänden der Professoren Bühlmann und Wagner geschaffen, von F. v. Reber in anziehendster Weise beschrieben wurde. Es stellt das Panaroma Roms dar mit dem Einzuge Constantins im Jahre 312.

Nun erlauben Sie, daß ich mit wenigen Worten den Verlauf der Feststraße schildere. Zunächst war es die gerade Heerstraße, welche die äußeren Villengebiete und dann die immer dichter und höher mit vielstöckigen Miethhäusern bebauten Theile der Stadt durchzog, die der Jupiter-Tempel überragte, dessen vergoldetes Dach den Nahenden schon weithin das Ziel des Zuges erkennen ließ. Je mehr sich der Zug der alten Siebenhügelstadt mit ihren unzähligen auf verhältnismäßig kleiner Fläche zusammengedrängten Monumenten näherte, desto mehr ging die gerade Richtung verloren. Zwischen Tempeln und Theatern schlängelt sich der Weg zum Circus Maximus, welcher seiner Länge nach durchgezogen wird, um bei dem Austritte aus dessen Triumphthor unter einem spitzen Winkel gegen Norden zu wenden. Nun geht es am Fuße des mit den Kaiser-Palästen gekrönten Palatin vorbei, dem Colosseum zu, vor welchem der Zug fast um 90° gegen Westen abbiegt zur Sacra Via und zum Forum Romanum, jenem Glanzpunkt malerischer, aus der geschichtlichen Entwicklung der Stadt hervorgegangenen Platzbildung. Von da gabelt sich endlich die Feststraße zum Capitol, wo sie neuerdings wendet, um den Zielpunkt, das National-Heiligthum des Jupiter-Tempels, zu erreichen.

In keinem der genannten Fälle erscheint also die Feststraße als endlos lange gerade Straße, welche sich an dem Hauptmonument der Stadt todtläuft, wohl aber sehen wir sie so geführt, daß die Theilnehmer von Festzügen an den herrlichsten Monumenten der Stadt vorbeikommen und den mannigfachsten Wechsel großartiger und malerischer Bilder genießen.

Solcher Pracht soll die nach dem Vorschlage des Herrn Riehl geführte Straße ebenbürtig gegenüber zu stellen sein? Diese nur 20 m breite Straße soll einen monumentalen großartigen Zug zeigen? Doch es brauchte nicht solcher weithin tönender Schlagworte, denn wäre die Anlage der Straße verkehrstechnisch und schönheitlich befriedigend, dann würde Niemand nach dem ganz nebensächlichen Umstande fragen, ob sie auch zur Feststraße geeignet sei oder nicht, nur nach jenen Richtungen ist also auch der Riehl'sche Vorschlag zu prüfen.

Redner erörtert nun diesen zunächst mit Bezug auf die vorliegenden Verkehrsbedürfnisse und kommt zu dem Schlusse, daß die Riehl'sche Straße für den Durchgangsverkehr vom II. zum IV. Bezirke dem vom Stadtbauamte in Aussicht genommenen Straßenzuge nachstehe, selbst dann, wenn dieser mit Rücksicht auf das Gebäude der alten Universität in flach gebrochener Linie durchzuführen ist. Betreffs des Verkehrs zum I. Bezirk bezeichnet es Redner als einen Irrthum, das Straßenstück vom Platze an der Ferdinandsbrücke zum Stefansplatz als für den Lasten- und Handelsverkehr für wichtig zu bezeichnen. Die Wassermänner der Donaustadt werden davon nicht den geringsten Nutzen ziehen, dies hat Herr Riehl

selbst erkannt und schon heute ist von der Praterstraße mit Recht der Durchgangs-Lastenverkehr ausgeschlossen. Jenes Straßenstück kann also nur für den Personenverkehr dienen und zwar hauptsächlich für den Fußgeher-Verkehr einen Vortheil haben. Für diesen braucht sie aber nicht bis zum Stefansplatze verlängert zu werden, da den Fußgehern der Weg auch in anderer Weise gebahnt werden kann, und indem Herr Riehl nach seinen neueren Vorschlägen die Straße schon vor dem Stefansplatze östlich ablenkt, muss er doch selbst zugeben, daß das letzte Stück jener Straßen-Verlängerung vom Regensburgerhof bis zum Stefansplatz überflüssig ist.

Wird aber die vom Stadtbauamte vorgeschlagene Straße durchgelegt, dann erhält die zwischen dieser und der Rothenthurmstraße, eingeschaltete Riehl'sche Straße nur den Charakter ein Luxusstraße für die kein Grund vorliegt, sie mit ihrer Achse gegen den Stefansthurm zu führen und dadurch den Umschluss des Stefansplatzes in ästhetisch unbefriedigender Weise zu durchbrechen.

Da aber die Straße diese östlichen Gebiete des ersten Bezirkes weniger günstig aufschließt, als jene des Stadtbauamtes, so liegt wohl auch für die Gemeinde-Verwaltung kein Grund vor, erstere besonders zu begünstigen.

Zur Befürwortung der geradlinigen Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatze werden aber auch die langen Avenuen von Paris als untrügliche Vorbilder angeführt. Redner weist daher an der Hand des Planes von Paris darauf hin, daß hier zwei Arten von Avenuen zu unterscheiden seien, jene, welche den Verkehr von den Außengebieten nach dem Stadtkerne oder nach anderen Außentheilen vermitteln und solche von mehr localer Bedeutung.

Die ersteren sind nie gegen große Architekturwerke geführt, die nur Verkehrshindernisse abgeben würden. Eine einzige Ausnahme macht der Platz um den Arc de Triomphe, gegen dessen Mitte eine große Zahl von Avenuen zusammenläuft. Dieser Platz hat aber derart große Dimensionen erhalten, daß das Umfahren des Bauwerks, das überdies nach den zwei Hauptrichtungen durchbrochen ist, gar keine Schwierigkeit macht, wohl aber für Denjenigen, der den Platz besuchte, ein Beispiel dafür gibt, wie schwer es ist, sich auf einem so großen Platze zu orientiren, dessen Umfang ganz zerrissen ist. Uebrigens war der Triumphbogen von Paris ursprünglich als Prunkthor der Stadt gedacht, wie dies aus dem ebenfalls vorgeführten, aus dem Jahre 1839 herrührenden Plane von Paris ersichtlich ist. Die erwähnten großen Avenuen weisen durchgehends, ihrem Zwecke entsprechend, sehr bedeutende Dimensionen auf. Ihre Breite beschränkt sich selten auf 30 m, in der Regel erreicht sie 35—45 m oder auch mehr.

Dies sind aber nicht die durch ihre schönen Prospective berühmten Avenuen von Paris, zu diesen gehören jene der früher erwähnten zweiten Kategorie. Verhältnismäßig kurze Straßen, die gegen Architekturwerke fast ausnahmslos derart verlaufen, dass ihre Achse senkrecht auf die Mitte jenes Monumentes gerichtet sind, daß aber diesem am Ende der Straße noch ein weiter Platz vorliegt, der die Ablenkung des Verkehrs vor dem Monumente nach allen Seiten ermöglicht und gleichzeitig den Effect des Monumentes für den aus der Straße Heraustretenden durch die Möglichkeit des Ueberblicks der Gesamtfronte wesentlich steigert.

Hier ist die Trennung des Nahbildes vom Fernbilde in den meisten Fällen nicht nothwendig, weil die Mehrzahl der Monumente, welche die Prospective bilden, die Motive des classischen Säulen- oder Bogenbaues aufweisen, dessen kräftige Gliederungen Schatteneffekte ergeben, die schon auf große Entfernung zu voller Geltung kommen, während bei den gothischen Bauten auf große Entfernungen nur die Silhouette wirkt, die Feinheit des Details aber erst im Nahbilde wahrnehmbar wird, dessen Abstand von dem Beschauer der Sehkraft des letzteren angepasst sein muss.

Obschon ich Paris durch mehrmonatlichen, wiederholten Aufenthalt recht genau kenne, kann ich mich an keine Avenue erinnern, die selbst in so unschöner Weise nur einen schmalen Streifen eines Monumentes zum Prospective hätte, wie es sich nach der Riehl'schen Straße ergeben müsste. Wohl aber erinnere ich mich eines sehr schönen, an Pariser Straßenprospecte erinnernden Bildes, das Sie hier genießen können, wenn Sie durch die Operngasse der Stadt zuschreiten. Da sehen Sie den effectvollen Philipphof vor sich, das glänzende Werk unseres Collegen Herrn Prof. König. Glauben Sie nicht, daß ich durch dieses Citat Herrn

Professor König, der mir, als ich den Ausschussbericht verlas, ein kräftiges „Oho!“ zurief, versöhnen will. Ich bewunderte sein, dem Platze vortrefflich angepasstes Werk schon zu jener Zeit, als er die Freundlichkeit hatte, mir das Modell desselben zu zeigen. Heute möchte ich nur noch den Wunsch hinzufügen, daß auch der zweite monumentale Bau, mit dem Herr Professor König unsere Stadt geziert hat, voll zur Geltung gebracht werde, indem demselben gegenüber, an der Taborstraße, eine Platz-erweiterung geschaffen wird.

Die im Ausschussberichte über die Avenue de l'Opera in Paris gemachte Bemerkung, halte ich aber dem „Oho“ des Herrn Prof. König gegenüber, im vollen Umfange aufrecht, denn so großartig diese Avenue angelegt ist, so nüchtern sind doch viele der an deren Seiten stehenden Gebäude, wie es ja von hervorragenden Pariser Collegen selbst anerkannt wird, daß das Aeußere der dortigen gewöhnlichen Zinshausbauten einer Chablone folgt, die, bei ihrer häufigen Wiederholung, das Durchschreiten der großen, neuen Avenuen, für den nach Kunstgenuss Ausblickenden, recht ermüdend macht.

Redner weist nun auf den Plan von London hin, um zu zeigen, wie mannigfaltig dort, in den älteren Theilen der Stadt, die Straßenbilder sind, da man nicht einseitig auf die Geraderichtung aller alten Straßen ausging. Die einzelnen Monumentalbauten stehen zweifellos jenen von Paris an Eleganz nach, ihre malerische Gruppierung an krummen, oder gebrochenen Straßen lässt sie aber oft besser zur Geltung kommen, als jene, welche in Paris nicht am Ende von Avenuen stehen, und bei den unentbehrlichen Straßenregulirungen und Erbreiterungen konnten in London vielmehr alte, interessante Bauwerke erhalten bleiben, als nach dem Hausmann'schen Regulirungs-Verfahren.

Als besonders interessante Beispiele von Londoner Straßen-Regulirungen hebt der Vortragende jene der Pall Mall mit dem Zuge gegen die dazu schräg stehende Nationalgalerie am Trafalgar-Square hervor, wobei er auf die verhältnismäßig geringe Höhe der sie begleitenden Gebäude aufmerksam macht, wodurch das den Prospect bildende Gebäude gehoben wird, dann insbesondere jene von Ludgat-Hill mit gekrümmtem Zuge gegen die großartige Paulskirche, derer Hauptfront zur Straßenachse schräg steht, wobei aber die Straße mit einer Gabelung derart beiderseits an dem Dome vorbeigeführt wird, daß vor der Hauptfacade ein großer Platz frei bleibt und jener nicht die geringste Verkehrsstörung bedingen wird. Der Westminster-Abtei weichen die Straßen derart aus, daß man einen herrlichen Gesamtüberblick einer Seitenfronte gewinnen kann, von dem unschönen Todtlaufen einer Straße gegen denselben ist keine Rede.

Ein Hinweis auf den Plan von Berlin ergibt ebenfalls, daß die Hauptwerke der Architektur seitlich von den Straßen stehen, und daß diese so geführt sind, um für jene günstige Aussichtspunkte über Eck zu gewinnen. Wo dies übersehen wurde, wie bei der Michaelskirche, hat dies nur zum Nachtheile des Bauwerkes ausgeschlagen. Der Vortragende erinnert dann unter Hinweis auf die betreffenden Pläne an die italienischen Metropolen der Kunst.

In Rom finde man nur ein Beispiel einer langen Straße, die sich gegen ein Monument todtläuft, es ist dies der Corso, der am Palazzo Venezia endet, welcher mit Rücksicht auf das dahinter errichtete Monument Victor Emanuel's fallen sollte. Erfreulicher Weise ist man von diesem Barbarismus wieder abgekommen, sowohl zum Glücke jenes Palastes, als auch zum Vortheile des Victor Emanuel-Monumentes, denn der Corso wäre viel zu schmal, um als Avenue zu demselben zu passen und der Platz vor dem Monumente wäre wohl viel zu groß geworden, um dasselbe voll zur Geltung kommen zu lassen.

In Mailand führt der verhältnismäßig kurze Corso Victor Emanuel schräg gegen den Dom, jedoch derart, daß die Seitenfacade desselben, freilich in bedeutender Verkürzung, aber doch nach dem gesammten Systeme derselben überblickt werden kann. Auch in Florenz findet man nirgends eine Verkehrslinie in so ungünstiger Weise auf ein Monument losgeführt, wie es bei der Riehl'schen Straße gegenüber unserem herrlichen Dome der Fall wäre.

Redner wendet sich nun der Frage zu, inwieweit die Trennung der Fernbilder von den Nahbildern von Architekturwerken nöthig sei, und zieht hiezu die Architektur einer mächtigeren Burg mit jener einer eleganten Villa in Vergleich. Jene in den einfachsten, kräftigsten Formen gehalten, wirkt fast ausschließlich durch ihre Silhouette, die von Fern und Nah reizvoll bleibt, eine Trennung von Nah- und Fernbild ist also

nicht nöthig; ganz anders bei der Villa, auch sie kann, wenn sie eurythmisch silhouettirt ist, auf die Entfernung höchst malerisch wirken, ist sie aber im Detail zart durchgebildet, so wird der Architekt, dem daran gelegen ist, dieses voll zur Geltung zu bringen, wohl bedacht sein, den Weg zur Villa so zu führen, daß diese dem Herannahenden von der Ferne ihre Silhouette zeigen kann, dann aber hinter Baumgruppen mehr oder weniger verschwindet, und erst dort wieder ganz zur Erscheinung kommt, wo der Kommende eine Distanz erreicht hat, in der er mit der Gesamt-Composition auch die Schönheit des Details zu würdigen vermag. Der Architekt trennt also in diesem Falle das Fern- vom Nahbilde, um den Beschauer durch unklares Sehen nicht zu früh zu ermüden, wodurch ihm das Interesse am Detail verloren gehen würde.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den in den Städten stehenden fein gegliederten, gothischen Domen. Ihre gewaltigen Massen überragen das Häusermeer, ihre charakteristischen Silhouetten werden zu herrlichen Wahrzeichen der Städte, ihr Detail ist aber meistens so zart behandelt, daß es auf große Distanz gar nicht zur Wirkung kommen kann, was das Streben der Architekten, berechtigt die Erscheinung der Silhouette von jener der durch das Detail veredelten Gesamt-Composition zu trennen. Ich habe schon früher darauf hingewiesen, wie auch die Meister des Alterthums darauf bedacht waren, den ersten Eindruck, welchen der Nahanblick eines Werkes macht, zu einem günstigen zu gestalten, indem sie dem Herannahenden den günstigsten Aussichtspunkt durch die Wegführung geradezu aufzwangen. Auf diese Weise belehrten sie das ganze Volk auf praktischem Wege über die Anforderungen des Schönen, reiften aber dadurch auch das Verständnis bei dem Volke, und bahnten sich dadurch selbst die Wege zu späteren herrlichen Schöpfungen.

Wenn wir rohen Eingriffen in das geschichtlich Gewordene und von unseren großen Vorfahren Geschaffene nicht entgegen zu treten wagen, weil es vielleicht Agitatoren verstanden haben, die Massen dafür zu gewinnen, so dürfen wir uns nicht wundern, wenn in unserer Zeit das Interesse des Volkes an Kunstfragen immer mehr herabsinkt, und das Verständnis für unser Streben dort nie mehr auflebt, wo es unentbehrlich ist, wenn eine Zeit auf dem Gebiete der Kunst, und namentlich des Städtebaues schöpferisch sein will.

Redner bespricht nun an der Hand von Photographien die Straßenführung bei den Domen zu Straßburg, Freiburg, Ulm, Köln und Regensburg, dann bei St. Lorenz und St. Sebald in Nürnberg, bei St. Gudule in Brüssel, St. Andreas in Braunschweig, bei St. Paul in London und endlich das reizende Bild, welches man von der alten Brücke in Prag gegen St. Niklas genießt, wo der zwischen den beiden Brückenthürmen der Kleinseite eingeschaltete Bogen den sichtbaren schmalen Streifen der Kirchenfacade in malerischer Weise unterbricht. Aus allen diesen Erörterungen zieht der Vortragende den Schluss, daß die von Herrn Riehl vorgeschlagene Straßenführung den ästhetischen Anforderungen widerspricht, und wendet sich dann einer Erörterung der gegenwärtigen Verhältnisse des Stefansplatzes zu.

An der Seite des unausgebauten Nordthurmes, an welcher die Straße einmünden soll, ist der Platz östlich von jenem Thurme circa 37 m, westlich davon circa 34 m breit, während der Thurm selbst 17 m von der gegenüberliegenden Häuserreihe absteht. Eine Verbreiterung des Platzes ist, wenn nicht unnöthiger Weise ein reger Wagenverkehr hierher geleitet wird, nicht erforderlich und scheint dem Vortragenden auch aus ästhetischen Gründen nicht empfehlenswerth, da der unausgebaute Thurm von Osten nach Westen her ohnedies genügend überblickt werden kann, die circa 30 m hohen Seitenfacaden des Langhauses und der Chorpforte, aber derart in der Durchbildung von einander abweichen, daß die Trennung des Ueberblickes derselben durch den Thurm geradezu als ein Vorzug der jetzt bestehenden Verhältnisse zu betrachten ist, die gewiss nicht unabsichtlich so geschaffen wurden.

Schlimmer liegen die Verhältnisse an der Westfacade; die Platzbreite von 30 m ist hier sowohl mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse, als auch auf den Effect der Facade sehr karg bemessen, aber in absehbarer Zeit wohl nicht zu ändern. Die Jasomirgottgasse wurde in viel zu geringer Breite angelegt. Das Bild, welches man durch dieselbe vom Bauernmarkte aus vom Dome gewinnt, ist so wenig anziehend, daß noch kein Photograph Veranlassung nahm, es aufzunehmen, und auch der Blick aus der Goldschmiedgasse gegen den Südthurm wurde in letzterer Zeit durch einen Neubau eingeschränkt.

Nur eine Hoffnung bleibt uns noch, für unseren Stefansdom einen günstigen Ansichtspunkt zu gewinnen, es ist die, den Platz an seiner Südseite zu verbreitern, indem das der Stadt gehörige „Lazansky'sche Haus“ niedriger gerissen und durch kein neues ersetzt, dafür aber das Haus „Zum goldenen Becher“, welches unser feinfühligere College Herr Bau-rath v. Wieleman's geschaffen hat, nur so weit verbreitert wird, daß es auch gegen den Stefansplatz einen entsprechenden Abschluss erhält, und dann in seiner reizenden Composition einen höchst anziehenden Gegensatz zu den gewaltigen Massen des Domes bilden würde. Auf diese Art könnte der Stefansplatz an dieser Stelle eine Breite von 55 m erhalten, wodurch der Blick auf den Südthurm schon vom Ende der Spiegelgasse frei würde, gerade auf eine Distanz, die nach seiner Höhe außerordentlich günstig wäre. Näherte man sich aber dann von dorthier dem Stefansplatze, so würde man vom Stock-im-Eisen-Platze aus jenes herrliche Uebereckbild vom Dome genießen können, das uns Bültmayer's schöner Stahlstich ideal vorführt, worauf ich schon bei dem Vortrage des Ausschussberichtes in kurzer Einschaltung hinweise.

Es sind aber auch ethische Gründe, die für eine derartige Freilegung des Domes an der Südseite sprechen, indem dies die Richtung nach der Kaiserburg ist, welche zum Dome in einer Beziehung steht, die mir ernstlich wichtig erscheint, wenn auch nicht die Reißschiene darauf hinweist. Wenn man also von Seite der Gemeinde oder hochherziger Patrioten für die Hebung des architektonischen Hauptwerkes von Wien etwas thun will, so wäre hier der Hebel anzusetzen, nicht aber bei der Reißschienenstraße, genannt Avenue Tegetthoff—St. Stefan.

Was aber den ausgebauten Thurm — das Hauptwahrzeichen Wiens — für sich betrifft, so ist es durchaus nicht richtig, daß man ihn nur von der Praterstraße aus günstig sehe. Erinnern Sie sich der schönen Thurm- und Dom-Silhouette, die man schon vom Ende der Wiedener Hauptstraße aus genießt. Freilich wurde von einem Herrn Vordner bemerkt, daß es ein großer Fehler war, die Kärntnerstraße nicht derart zu verbreitern, daß sie direct auf die Heidenthürme losläuft. Ich halte es für ein Glück, daß dies nicht geschah. Wenn auch diese Thürme nicht der ganzen Länge der Kärntnerstraße nach sichtbar sind und wenn auch der Hauptthurm nur von einer Seite dieser Straße aus zu sehen ist, wird man doch nicht Pionnier zu sein brauchen, um aus der erfreulicher Weise nicht ganz geraden Kärntnerstraße nach dem Stefansplatze zu finden. Gerade das Verdecken der Heidenthürme am inneren Straßenende sichert es diesen, daß sie einen viel bedeutenderen Eindruck machen, als wenn man sie der ganzen Straßenlänge nach, zwischen scheinbar höheren Häusern vor sich hätte.

Den Südthurm sieht man aber auch von vielen anderen Punkten der Stadt aus, so von Theilen des südlichen und östlichen Ringes, von der Währingerstraße, von der Freieung, vom Graben etc., sollten von da überall gerade Straßen nach dem Dome geführt werden, oder hätte man alle Hauptradialstraßen nach dem Thurme richten sollen? Und dann vielleicht dazu ein von der Karlskirche ausgehendes Strahlenbündel von Straßen, damit man ja nur von unzähligen Punkten die beiden Hauptmonumente Wiens sehen kann? Liegt denn nicht gerade darin ein großer Reiz, die Wahrzeichen der Stadt bald hier, bald dort über den Dächern hervorblicken zu sehen? Wäre es nicht geradezu langweilig, bei Umkreisung der Stadt an ihrer Süd- und Ostseite durch eine große Zahl von Straßen immer wieder den Thurm bis zu seinem Fuße zu sehen, aber doch nur den sich vom Firmamente abhebenden Helm deutlicher wahrnehmen zu können? Ist die Anlage von Karlsruhe, mit ihren unzähligen, gegen das Schloss gerichteten Radialstraßen, nicht ein genügend abschreckendes Beispiel gegen das Lautwerden solcher Wünsche? Wie würde aber der Stefansplatz und der Platz um die Karlskirche aussehen, wenn solche Straßenführungs-Manie zum Durchbruche käme?

Ich möchte sagen, dieses ungestüme Haschen nach Effect ist ein Zeichen unserer Zeit, die auch an edlen Genüssen nie genug haben kann, das Glas muss bis zum Bodensatz gelehrt sein, mag auch ein bitterer Nachgeschmack dabei sein!

Daß es vortheilhaft sein kann, einzelne kurze Straßen so zu führen, daß man von diesen aus einen Gesamtüberblick des Thurmes zu gewinnen vermag, will ich gewiss nicht bestreiten, und so ist auch der von Herrn Bau-rath von Goldschmidt schon vor längerer Zeit angeregte Gedanke, die Liebenberggasse gegen den Südthurm zu verlängern, welchen Gedanken auch Herr College Baumann in seinem

Regulierungsplan-Entwürfe mit einiger Abänderung aufnahm und Herr Hauptmann Schindler in seinem Vortrage berührte, gewiss des Studiums werth. Vollkommen pflichte ich dem Ausspruche des Letzteren bei, daß der Ausblick auf den Thurm hier viel günstiger wäre, als von der Riehl'schen Straße und seine Frage, ob es denn schön sei, daß die unteren Theile des Thurmes, dieser Straße gegenüber, durch das hohe Chordach zum größten Theile verdeckt werde, verneine ich mit Vergnügen unbedingt.

Damit bin ich wieder bei dem Bezuge des Avenue-Proiectes zum Stefansdome angelangt. Für einen Ueberblick des Südthurmes nützt diese Straße nach dem eben Gesagten nicht, seinen herrlichen Helm sieht man aber schon jetzt von der Südseite viel besser, da hier unter dem Einflusse des directen Sonnenlichtes seine schöne Gliederung deutlicher hervortritt. Den unausgebauten Nordthurm sieht man, wie die nach dem Zuge und der Breite der Straße erfreulicher Weise richtig gestellte Perspective zeigte, die Herr Riehl am letzten Abende ausstellte, überhaupt nicht. Im Vordergrund steht also nur die sehr einfach gegliederte Chorseitenwand, welche wohl nie darauf berechnet war, in bevorzugter Weise einen den Dom repräsentirendes Nahbild zu geben. Ueber der Chorwand tritt jetzt im Nahbilde das hohe, wenig gegliederte Dach in bedeutender Verkürzung zurück; wird die Avenue gegen den Platz geöffnet, dann erhält das Dach, im Anblicke von jener aus, ein unschönes Uebergewicht, dabei bekommt man nur eine schmale Lamelle zu sehen, die auf die Größe des Domes keinen Schluss ziehen lässt, ganz abgesehen davon, daß es für den Blick von den äußeren Theilen der Praterstraße aus, ganz gleichgültig ist, ob die Straße bis zum Dome verlängert wird oder nicht, da sich auf so grosse Entfernung die Chorwand, die noch dazu nur in den frühen Morgenstunden directes Sonnenlicht erhält, von den sie einrahmenden Gebäuden gar nicht abheben kann.

Ist es also viel richtiger, diesen Anschnitt des Stefansplatzes anzugeben und dahin zu trachten, den Blick auf jenen Seiten des Domes möglichst frei zu machen, die ihn dem Beschauer in voller Herrlichkeit erscheinen lassen, wobei ich auch noch auf die schöne Uebereckansicht vom Ausgange der Rothenthurmstraße aus hinweise. Aber freilich, die gerade Linie ist so kurz und mit der Reißschiene so leicht zu ziehen, daß selbst Herr Riehl, der in seiner Broschüre gegen die Reißschienen-Proiecte der Städtebauer eifert, sich derselben doch nicht entschlagen konnte. Tegetthoff—St. Stefan klingt gar zu großartig, warum sollte unter dieser Parole nicht auch der Dom, von der Riehl'schen Straßenverlängerung aus „wuchtig, breit und mächtig lagernd“ erscheinen, wie es in der Broschüre des Herrn Riehl gesagt ist.

Dies steht aber, wie jener Avenue-Name nur auf dem Papier, in der Wirklichkeit wird, von dem Platze an der Ferdinandsbrücke aus, vom Dome überhaupt nur ein schmaler Streifen zu sehen sein und den großen Massenbauten der Quairfronten gegenüber wird der Thurm wie in den Winkel gestellt erscheinen. Nun aber noch eines. Darin sind wir doch wohl Alle einig, dass sich der Dom, den übrigen Bauten Wiens gegenüber, mit der Majestät eines Herrschers vergleichen lässt. Wenn wir uns in dem Palaste des Herrschers seiner geheiligten Person nähern, durchschreiten wir herrliche Vestibule, Treppen und eine Reihe von Vorsälen. In steter Steigerung der Eindrücke wird uns die Bedeutung der Majestät recht klar und wenn sich die Pforten des Audienzsaales öffnen, sind wir geführt durch die mit Huld gepaarte Größe, die uns entgegen blickt.

Denken wir uns nun, der Architekt hätte die Anordnung so getroffen, daß sich unmittelbar an das Portal eine Reihe von schönen Hallen anschließt, durch welche man vom Eintritte in den Palast an, bis in den Audienzsaal blickt, also die Majestät schon von dort, wenn gleich in einiger Entfernung und nudeutlich wahrnehmen könnte, so wäre der früher geschilderte große ethische Eindruck vernichtet. Ebenso widerspricht es der Majestät des Domes, vom äußersten Umfange der Stadt bis zu seinem Platze ein Loch durch den ihn gleichsam schirmenden Häusergürtel zu schlagen.

Wären wir unserem majestätischen Bauwerke seinen geschlossenen Platz, stören wir nicht die Erhabenheit des Domes noch mehr, als es ohnedies schon der Fall ist, durch das Vermehren des profanen Treibens um denselben, trachten wir vielmehr in seiner Nähe das Gewinnen jener Ruhe zu ermöglichen, die nothwendig ist, um seine Herrlichkeit zu erfassen. Und wahrlich, es ist nöthig, in unserem, den materiellen Interessen

in nervöser Hast zutreibenden Städteleben auch Ruhepunkte zu wahren, die uns mit der Macht der Kunst zeigen, daß es auch noch Höheres gibt!

Es wurde uns aber mit dem Fluche der folgenden Jahrhunderte gedroht, wenn wir nicht die uns gebotene Gelegenheit benützen, nach Herrn Riehl's Vorschlag die Praterstraße bis zum Stefansplatze zu verlängern. Nun denn, die Zeiten ändern sich, und mit ihnen auch die Anschauungen. Auf unsere Epoche, die nur zu sehr den Stempel der Nüchternheit an sich trägt, und im Städtebaue die gerade Linie nicht nur als kürzeste, sondern eben deshalb auch als beste hinstellt, was College Sitte und mit ihm Henrici und mit der nöthigen Einschränkung auch Stüb ben meiner Ansicht nach mit vollem Rechte energisch bekämpfen, werden wieder Zeiten folgen, die ethisch höher stehenden Auffassungen huldigen, und diese Zeiten werden auf der Seite des Ausschusses stehen, den zu vertreten ich die Ehre habe. Mögen Sie durch Ihre Beschlüsse diesen späteren Epochen nicht Ursache geben, ihr Urtheil dahin zu fassen, daß selbst in unseren technisch-künstlerischen Kreisen das Gefühl für ethische Gesichtspunkte verloren gegangen war.

Nun wollen Sie gestatten, daß ich noch einige Worte an Herrn Riehl richte. Es hat befremdet, daß in unserem Berichte über die Leistung des Herrn Riehl nichts Lobendes erwähnt wurde. Wenn dies geschah, so ist Herr Riehl selbst schuld daran, indem er in seiner Erwiderung auf die äußerst lebenswürdigen Schlussworte, welche Herr Professor Mayröder an ihn gerichtet hat, die Versammlung in einer Weise apostrophirte, die wir uns als Fachmänner nicht gefallen zu lassen brauchen. Wir sind gewiss Alle darin einig, daß Herr Riehl in rastlosem Mühen einer Idee nachgegangen ist, die, wenn sie auch nicht bis in die letzten Consequenzen richtig ist, doch immerhin Anerkennung verdient und manche Anregung gegeben hat. Ich glaube, daß Sie Alle mit mir übereinstimmen, Herrn Riehl zu wünschen, in seinen Bestrebungen einen Erfolg zu erzielen, aber nur insoweit, als er nicht unsere künstlerischen und verkehrstechnischen Ueberzeugungen verletzt. Es wird dies möglich sein, wenn Herr Riehl von der Idee abgeht, seine Straße bis an die Stefanskirche zu führen und vielmehr zwischen der Straße und dem Stefansdome ein Architekturwerk einschalten läßt, welches das Nahbild von dem Fernbilde trennen und gleichzeitig zu einer bedeutenden ästhetisch und ethisch befriedigenden Lösung zu führen vermag. Man kann sich hier einen gewaltigen Bogen- oder Hallenbau errichtet denken, welcher sich gegen den Stefansplatz öffnet und hoch genug ist, um die unteren Theile des Domes für den durch die Straße Herannahenden zu decken, und diesem erst bei dem Heranstreten aus jenen Hallen den freien Blick auf den Dom gewährt. Dies widerspricht durchaus nicht den Anschauungen, die der Ausschuss in seinem Berichte niedergelegt hat, wenngleich es darin nur kurz angedeutet wurde.

Ich schließe nunmehr, indem ich Sie bitte, wenn wir zur Abstimmung schreiten, den Antrag des Ausschusses zur Kenntnis zu nehmen.

Herr k. u. k. Hauptmann des Genie-Stabes Wehler:

Hochgeehrte Versammlung!

Wenn ich es wage, als eines der jüngsten Mitglieder dieses Vereines, vor ausgezeichneten Fachmännern das Wort in einer so wichtigen Angelegenheit zu ergreifen, so mögen die Herren versichert sein, daß es nicht vielleicht der Kampfesmuth ist, der in meiner Charge oder meinem Stande liegt, oder ein Oppositionsgeist, der mich hiezu antreibt, sondern daß es die Begeisterung für die Sache überhaupt ist, die ich mit voller Ueberzeugung vertrete, als Schüler des verehrten Professors König und des ausgezeichneten Mannes, Herrn Hofrath Gruber, der neben mir sitzt, unter welchen ich meine architektonischen Kenntnisse mir erworben habe. Nach diesen kurzen Bemerkungen will ich mir erlauben, auf das Thema selbst zu sprechen zu kommen.

Herr Riehl sagt in seiner Broschüre:

„Was der Straße die Frequenz gibt, ist nämlich zum größten Theile ihre Richtung: Straßen, mögen sie noch so enge, steil und winkelig sein, haben noch Frequenz, wenn ihre Richtung nur annähernd der einer natürlichen Frequenz entspricht. — Die breitesten, prächtigsten Straßen aber, welche falsche Richtung haben, entbehren des Verkehrs; Straßen, die heute todt, d. h. ohne Geschäft liegen, lagen todt im Mittelalter und können auch bei dem höchsten Zinsdrucke in den gut gerichteten Straßen niemals „lebendig“ werden!“ Herr Riehl sagt weiter:

„In diesem ganzen Complexe (der hier in Frage kommt) von wirthschaftlich höchst bedeutenden Einflüssen der baulichen Bonität des

Straßennetzes unserer City spielten die führende Rolle die radialen Straßen zwischen ihr und den Außenflächen. Der Fortsetzung unserer Wiener Außenradialen in die City stehen nun nach keiner Seite hin so wesentliche Hindernisse im Wege, als gerade jene, welche das Wien des Mittelalters zu seiner Bedeutung erhob; zur Donau hin, die Wien damals zur Haupt-Handelsstadt für den mitteleuropäischen Verkehr mit dem Oriente machte, und von welcher wir den nächsten Aufschwung erwarten, erwarten müssen! Durch den Donau-Oder-, den Donau-Elbe- und den Donau-Rhein- Canal wird Wien der Mittelpunkt der mitteleuropäischen Wasserstraßen, welche es durch die in wenig Jahren zu beendigende Regulirung der Donau, inclusive dem Eisernen Thore, an die Meere des Orients directe anschließt!“

Herr Riehl meint hierunter jenes Viertel, welches unter dem Namen Donaustadt bekannt ist und heute brach liegt. Doch glaube ich annehmen zu können, daß durch den Bau des Donau-Oder-Canals, des Donau-Elbe-Canals und des Donau-Rhein-Canals Wien der Mittelpunkt des mitteleuropäischen Verkehrs sein wird.

Den Donau-Oder-Canal werden wir noch erleben, und ich glaube, es wird daraus an der Donau, fernab von dem Herzen der Vindobona ein wichtiges Handelsviertel erstehen, und wir würden einen großen Fehler begehen, wenn wir nicht heute daran denken würden, dieses Viertel der Zukunft Wiens mit dem Herzen von Wien, dem Mittelpunkt und jenem Bauwerke zu verbinden, welches jedem Wiener ins Herz gewachsen ist. Ich glaube, daß die gerade Führung von der Donaustadt zu dem prachtvollen Denkmale der Gothik nicht als Fehler bezeichnet werden soll, einzig und allein aus dem Grunde, weil ein einziges Denkmal fallen wird, die griechische Kirche des Altmeisters Hansen, der unglaublich Schönes geschaffen, als er das Innere der Kirche meisterhaft architektonisch ausgebildet hat, aber leider durch den äußerst ungünstigen Grundriss nicht in der Lage war, sein Genie auch außen zu bethätigen. Die durch die Nachbarhäuser verbaute Theile sieht man leider viel zu wenig, sie können nicht so wirken, als wenn dieses wunderbare Innen-Decorationsstück auch eine würdige äußere Hülle bekommen würde im Geiste Hansen's.

Es ist also nur dieses einzige Bauwerk, welches wirklich den Schmerz dieses ausgezeichneten Vereines hervorruft, und ich schließe mich selbstverständlich demselben an, doch glaube ich, wird es möglich sein, durch eine Concurrenz diese Perle Hansen's auch dem Aeußern nach seinem Geiste entsprechend an einer anderen Stelle wieder zu errichten und es daselbst vollends zur Geltung zu bringen.

Herr Riehl sagt in seiner Broschüre:

„Unsere todtten Stadtviertel lagern sich so als Verkehrshindernisse zwischen die City und jene Radialstraßen, welche an den betreffenden Theilen ihrer Peripherie von den Vororten her in den „Ring“ münden und besitzen dadurch selbst fast gar keinen Verkehr — fast gar kein Geschäftsleben!“ und weiters:

„Einige Hundert von Hausbesitzern sind in den frequenten Straßen unseres I. Bezirkes allerdings zu ungeahnten Reichthümern gekommen, das aber auf Kosten der zugewachsenen Million Einwohner, welche mangels tauglicher Fronten den Absatz für ihren Fleiß nicht finden konnte, der der Einwohnerzahl und der modernen Centralisation des wirthschaftlichen Lebens des ganzen Staates entsprochen hätte.“

Es sind das eine Reihe von Straßen, welche hier fortwährend in einer Richtung gehen, und welche heute keine Verbindung mit der Landstraße besitzen. Ich bin in meiner Stellung bei der Abtheilung für Transactions-Angelegenheiten in Wien in der Lage, diesen Stadttheil genau zu kennen. Ich weiß, daß zwei Straßen eine Verbindung der inneren Stadt mit der Ringstraße bilden werden, welche Straßen derart geführt werden, daß sie eine Fortsetzung bereits bestehender Hauptverbindungen bilden. Es ist bei der Regulirung des Stubenviertels vor Allem der preisgekrönte Entwurf des Herrn Ober-Baurathes Wagner zu nennen, welcher wahrscheinlich größtentheils von allen maßgebenden Factoren angenommen werden wird.

Herr Stadtrath v. Neumann hat die außerordentlich richtige Ansicht vertreten, daß, wenn die Avenue „Tegetthoff—St. Stefan“ ausgeführt wird, diese nicht allein entstehen darf, sondern in Verbindung mit der Regulirung anderer Viertel.

In einer Straße des regulirten Stubenviertels wird man ebenfalls den Stefansthurm sehen und eine directe Verbindung in der Fortsetzung

des Fleischmarktes nach dem Bezirke Landstraße vor sich haben, aber die anderen Straßen werden gewiss nie wichtige Straßen werden.

Die Avenue Tegetthoff-St. Stefan hat Herr Riehl uns in einer Weise gezeigt, daß man glauben kann, die Idee ist wirklich gut. Daß er dabei auch Fehler begangen hat, weiß er ja selbst, und er hat es an dieser Stelle ausgesprochen, daß er nicht Architekt ist, und daß er deshalb in architektonischer Beziehung bezüglich der Straßenanschlüsse und bezüglich jenes großen Gebäudes, welches er sich an der Axe der Ferdinandsbrücke denkt, nicht allein maßgebend sei; er ladet auch in der Broschüre die Architekten ein, sich zu betheiligen, dieses Bauwerk entsprechend zu projectiren und es ist da abermals durch eine Concurrenz-Ausschreibung die Möglichkeit geboten in dieser Richtung Abhilfe zu schaffen. Schließen wir uns, meine Herren, doch den übrigen Städten an, wo Concurrenzen stets an der Tagesordnung stehen. In Budapest wird ja bei jeder Kleinigkeit eine Concurrenz ausgeschrieben, nur bei uns zeigt es sich, daß dieser Weg nicht eingeschlagen wird, und es können sich daher bei uns die jüngeren Architekten nicht betheiligen, weil die Hauptarbeit immer den berühmten Männern übertragen wird. Die Avenue Tegetthoff-St. Stefan gibt nun eine reiche Gelegenheit, zu zeigen, was die ausgezeichneten Männer und Lehrer uns, den Jüngeren, gelehrt haben.

Herr Riehl sagt in seiner Broschüre bezüglich der ästhetischen Wirkung das Folgende:

„Solchergestalt findet, wer vom Praterstern kommt, eine mächtige Perspective mit der Masse des Domes in der Mitte. Der Schleier der Luftperspective verbirgt, wie die Photographie beweist, fast völlig die geringe Schiefe, welche das Hauptschiff des Domes und damit der Dachfirst gegen die Straßenachse einnimmt. So vollkommen, daß wir vermehren, eine winkelrecht zur Straße stehende Masse vor uns zu haben, wird die Täuschung durch die nach rechts ausbiegenden rechten Fronten, welche thatsächlich winkelrecht zum Dome stehen. Diese optische Täuschung — die ganze Malerei ist eine optische Täuschung im weitesten Sinne, somit durchaus kein Betrug für den Künstler — kann so zu Stande kommen, weil sie durch nichts gestört wird, was an der Silhouette des Domes mit ihr nicht übereinstimmt. Dessen ganze Masse wirkt vom Leopoldstädter Terrain in Folge der Luftperspective als ein zarter Ton von Blau; die Körpergestalt schließen wir nur aus der uns erfahrungsgemäß bekannten Grundgestalt gothischer Dome.“

Das große Publikum, welches die Grundgestalt der Stefanskirche nicht kennt, wird nicht wissen, daß die Straße schief gegen den Dom einschneidet, es wird auf all' das vergessen, es wird aber entzückt sein, den „alten Steffel“ und die Kirche so bald, so breit und so nahe zu sehen. Dann habe ich vom Prof. Lützow, meinem verehrten Lehrer aus der Architekturgeschichte, gelernt, daß die Hauptwirkung eines gothischen Domes nicht in der Grundrissentwicklung liegt, sondern in dem Charakter der gothischen Bauweise, welche ihren höchsten Effect in dem Verticalismus sieht und dieser Verticalismus kommt im Thurm zum Hauptausdruck. Prof. v. Lützow sagt hierüber: „Der Knauf der Kreuzblume des Thurmes erscheint ihm wie der letzte Seufzer des bis zum Excesse ausgebildeten Verticalismus. Den Thurm werden Sie so schön sehen, wie sonst nirgends, wenn Sie in der Avenue sich vorwärts bewegen, und Sie werden diesen herrlichen Anblick lange und mit wachsendem Vergnügen genießen und gewinnen an allen Punkten, wo immer Sie sich in der Avenue befinden. Aber auch der unausgebaute Thurm wird sichtbar sein, indem man von der Bäckerstraße seinen Anblick in detail erhalten wird. Er wird aber auch den Blick auf die Kirche gewonnen haben durch ein theilweises Abjucken des Beschauers, welches das Bauwerk besorgen wird, das Herr Riehl sich in der Achse der Ferdinandsbrücke denkt und in dem, wie ich besonders hervorhebe, wieder ein eminent vernünftiger Gedanke zum Ausdruck gebracht ist.“

Ich habe mit meinen schwachen Kräften versucht, ein Bauwerk zu concipiren, es ist in 2—3 Stunden entstanden, und ich will nicht behaupten, daß es vorwurfsfrei sei. Es soll eben nur eine Anregung sein. Ich habe mir weiterhin erlaubt, zwei Photographien anzustellen, und zwar jene der Galeria Umberto, welche fast nur eine Copie der Galeria Emmanuele in Mailand, aber nur viel schöner gerathen ist, weil man bereits ein Beispiel vor sich gehabt hat. Diese Galerie entstand auf dem Baugrunde, welcher, um die Worte eines Herrn Vorredners zu gebrauchen, durch einen Barbarismus entstanden ist, auf jenem Viertel, welches in Folge der Choleraepidemie durch königliche Worte gefallen

ist. Es ist diese Galeria Umberto erst vor 1½ Jahren vollendet worden und verbindet dieselbe das Choleraviertel mit den hocheleganten breiten Straßen des älteren Viertels in der Nähe des königlichen Schlosses. Es ist diese Galeria Umberto ein wunderbares Bauwerk, welches nicht allein den ästhetischen Anforderungen genügt, sondern auch geschäftliche Bedeutung besitzt.

Ein derartiges Geschäftshaus denke ich mir auch an der Achse der Ferdinandsbrücke. Erstens würde durch das Geschäft ein bedeutendes Grundertragnis abgeworfen an jene, die das Gebäude errichten, und zweitens würde dadurch, daß auf einem großen Baublocke eine solche Galerie mit glasgedeckten Straßen durchgeführt ist, wie sie hier gedacht wird, eine Hauptfrequenz geschaffen gegen den neuen Platz, wie er von Herrn Ober-Baurath Wagner an der Theilung des Fleischmarktes projectirt ist und auch nach den anderen Richtungen hin als Verbindung der Adlergasse mit der Dominikaner-Bastei, resp. jener Straße, welche im neuen Stubenviertel gegen den Stefansturm gerichtet ist.

Die Avenue, die gewiss zu einer außerordentlichen Geschäftsstraße werden wird, wird auch regulirend auf die Miethzinse wirken. Wenn wir in den Hauptstraßen von Wien die Miethzinse betrachten, so werden wir finden, daß sie geradezu exorbitant in die Höhe geschraubt sind. Diese Avenue mit ihren neuen Geschäften und Geschäftsgebäuden würde entschieden regulirend wirken, und man würde nicht für eine einzige Bogenöffnung 3000 fl. bezahlen müssen, wie dies heute der Fall ist. Die Avenue hätte weiters den Vortheil, daß sie direct eine Verbindung mit der Leopoldstadt geben würde und sie könnte sich an die bereits bestehenden wichtigsten Straßen in der glücklichsten Weise anschließen. In dieser Beziehung wäre eben die Sache weiter zu studiren und das Ergebnis würde immer dazu führen, daß die Idee des Herrn Riehl eine zweckentsprechende ist, wenn sie auch heute vielleicht in den Vorarbeiten noch nicht allen Wünschen zu entsprechen vermag. Man behauptet, daß der Umstand, daß die Avenue Tegetthoff—St. Stefan den Stefansplatz treffe, ein verkehrstechnisches Hindernis bilde. Man müsste dann den Platz so erweitern, wie Herr Riehl es will, indem er einen Kreis von 30 m um den Dom herum plante — was, wie ich glaube, anstreichen wird — und wenn er zu klein sein wird, kann man ihn wieder erweitern. Wer hindert uns denn, die von Herrn v. Neumann gerühmte Parallelstraße zur Kärntnerstraße sammt der Avenue auszuführen? Wir können die Avenue, diese gute Verkehrsstraße, bauen insbesondere dann, wenn, wie Herr Riehl erwähnt hat, diese Avenue der Commune fast nichts kostet.

Meine Herren, ich versuchte aber noch weiter diese Avenue einer Richtung zuzuführen, welche vielleicht auch günstig für die Avenue ausfallen würde. Die Avenue Tegetthoff—St. Stefan des Herrn Riehl endet jetzt am Stefansplatze. Mit dem Falle von nur 14 Häusern und absolut nicht mehr — darunter Häusern, welche bereits dem Tode geweiht sind, geradeso wie hier das Michaelerhaus zur Erweiterung des Michaelerplatzes und Freilegung der Michaelerkirche — wird es möglich werden, die Straße bis zur kaiserlichen Burg zu führen, und dann ist man eben bei der Residenz, wohin man nach dem Wunsche meines hochverehrten Vorredners eine Avenue führen muss. Dieses schöne Denkmal Wiens — das neue Burgthor — sieht man jetzt nicht; das Michaelerhaus wird deshalb und muss fallen, und dann würde man in der neuen Straße vom Stock-im-Eisenplatz bis zur Burg frei blicken können und auch Gelegenheit haben, die Michaelerkirche von ihrer dem Bau-Charakter wenig entsprechenden Fassade zu befreien, und es kann auch Aufgabe unserer Nachfolger werden, diesen Platz besser und schöner wie jetzt auszugestalten. Ich habe, wenn die Avenue weiter geführt wird, den Verkehr um die Kirche herumgeführt, wie dies heute schon schon verlangt wurde. Herr Hofrath v. Gruber hat die Anregung gegeben, daß das jetzt bereits im Besitze der Commune befindliche Haus, der Stefanskeller, zum Falle gebracht und nicht wieder vollständig aufgebaut werde, wie uns allerdings in anderer Form ein Bild einer der letzten Nummern unserer Zeitschrift zeigt. Noch besser wäre es, wenn dieses schöne Eckhaus unseres verehrten Mitgliedes v. Wielemans auf eine andere Weise abgeschlossen würde und dadurch vom Graben aus es ermöglicht wäre, unseren herrlichen Stefansturm schon vom Erdboden aus zu sehen.

Ich gehe nun vom Graben auf den kleinen, neuen 25 m breiten Platz am Beginne der Dorotheergasse und gehe dann in einer geraden Richtung, dessen Direction die neue Kuppel bildet, zum Burgthorbau

und komme dadurch in die Nähe der Residenz und verlängere die Avenue in einer Richtung, welche für das Gelingen derselben gewiss von großem Vortheil sein wird. Durchschreite ich das Burghor, so brauche ich keine Häuser mehr zu demoliren mit Ausnahme der Hofstallungen, deren Umgestaltung vom allerhöchsten Hofe selbst gewünscht wird. Wir werden es bald erleben, daß diese Hofstallungen in neuer, der prunkvollen Umgebung würdigerer Gestalt erstehen werden. Es ist sogar bereits eine Broschüre über den Ausbau der Hofstallungen geschrieben von einem dem Namen nach sonst Unbekannten, den ich jedoch persönlich kenne. Dieser denkt sich eine Fortsetzung dieser Avenue vom Burghorban bis — Sie werden jetzt gewiss lächeln — an den Wienerwald, ohne ein Haus zu demoliren. Diese Straße geht in der Fortsetzung der Hauptachse des Maria Theresienplatzes durch den Bau der Hofstallungen und erreicht in einer nicht stärker ansteigenden Straße als wie heute die Mariahilferstraße ist — die Straße würde ein Gefälle von 500/00 haben — die Breitengasse. Von dort komme ich in gerader Richtung durch die Westbahnstraße, Märzstraße, Hütteldorferstraße nach Breitensee. Es ist also durch die Avenue Tegetthoff — St. Stefan einerseits in ihrer Fortsetzung gegen die früher erwähnte Richtung, andererseits zur Schauflegasse und Josefstädterstraße eine Verbindung mit dem Wienerwalde geschaffen, weil ja durch den verkehrshemmenden Park nicht einmal ein Fußweg zur Josefstädterstraße führt. Es wird daher eine Zeit kommen, wo wir von der Donau bis an den Wienerwald in einer einzigen Straße gelangen werden. Welchen riesigen Vortheil dies für eine Anlage von elektrischen Straßenbahnen hätte, werden sich die Herren wohl selbst ausmalen können. Wir leben in der Zeit des Fortschrittes, und erst in den letzten Tagen hat es sich um die Frage gehandelt, betreffend die Erwerbung der Concession für den Bau von elektrischen Bahnen durch die Gemeinde Wien.

Ich bin überzeugt, daß es nicht mehr lange dauern wird, und in Wien werden wir elektrische Bahnen haben, geradeso wie die anderen großen Städte der Welt. Man könnte nun diese elektrische Bahn auf die denkbar bequemste Weise in der Avenue machen, indem man das Beispiel Budapests nachahmt und gleichzeitig mit der Errichtung des Straßenzuges die Untergrundbahn mit möglichst geringen Kosten und nicht so wie jetzt unter Aufwand kostspieliger Unterfahrungen alter Häuser errichtet, was Kosten verursacht, welche nie und nimmer ein gutes Erträgnis geben können. Auf diese Art wird man also auf das rascheste und billigste die angestrebten elektrischen Bahnen erhalten können. Endlich wird auch diese Avenue die Tramwayfrage in ein anderes Fahrwasser bringen und die Petition der 10.000 Geschäftsinhaber der inneren Stadt auf einen fruchtbaren Boden fallen und wird man auch durch die Avenue von der Ringstraße in die innere Stadt gelangen können, ohne daß gerade besondere verkehrstechnische Hindernisse sich dem entgegenstellen werden.

Man sieht also, daß durch die Avenue fast alle Wiener Fragen, die uns seit vielen Jahren beschäftigen und die alle bisher nicht gelöst sind, mit einem Schlage ihrer Verwirklichung zugeführt werden können. Ich wünsche Herrn Riehl Glück zu seiner Idee und ich bedauere nur, daß sein Project hier in diesem Vereine theilweise auf Widerstand gestoßen ist, welcher aber, wie ich glaube, theilweise auch schon gebrochen ist. Ich schließe meine Auseinandersetzungen mit den Worten:

„Möge diese Avenue in ihrem großartigen Zuge, mag sie nun heißen, wie sie will, von der Donau, diesem prädestinirten Hauptnährer Wiens und Herzen Vindobonas bis zur Lunge von Wien, dem Wienerwalde, geführt werden und derart Herz und Lunge der Stadt als Pulsader des großstädtischen Verkehrs verbinden. Dess' walte Gott!“

Herr Architekt Baumann:

Hochverehrte Herren!

Wenn ich mir erlaube, in dieser Frage auch das Wort zu ergreifen, so veranlassen mich hiezu vorwiegend zwei Gründe: Erstens vom allgemeinen Standpunkte des Architekten das vorliegende Project einer Prüfung zu unterziehen, und mit Rücksicht auf den acuten Charakter, den diese Angelegenheit durch die Unterschiebung des Jubiläumsgedankens und durch die Darstellung ihrer Unfehlbarkeit bekam, diese Thatsachen vom rein sachlichen Standpunkte zu erörtern. In zweiter Linie erlaube ich mir zur Sache zu sprechen — und fühle mich sogar verpflichtet — als Verfasser eines General-Regulierungs-Planes für Wien, also als Mitarbeiter an der Concurrenz, um jene Gründe darzulegen, welche

bestimmend waren, trotz des scheinbaren Effectes, von der Einfügung dieses Gedankens in den Entwurf Abstand zu nehmen. Wie bekannt, war ja das Project vor zwei Jahren schon lancirt. Die Idee wurde zu dieser Zeit schon in einigen Tagesjournalen besprochen und bildlich dargestellt, so daß für die einzelnen Projectanten noch eine Monate lange Frist erübrigte, diesen Effect zu verarbeiten und als Schlager in das Project einzuzichnen. Dessenungeachtet hat sich kein Concurrent veranlasst gefunden, so verlockend auch dieser Gedanke war, und so frei auch sonst gearbeitet wurde, denselben aufzugreifen.

Bei dem vorliegenden Projecte nehme ich principiell eine Theilung in den erläuternden Theil, die Broschüre, den technischen Theil und den Plan vor. Was die Broschüre betrifft, so kann ich mich mit Rücksicht auf den Umfang derselben nicht in eine eingehende Erörterung einlassen. Sie zerfällt in einen historischen Theil, einen verkehrstechnisch-ökonomischen und in einen ästhetischen Theil. Das historische Capitel involvirt einen bedeutenden Aufwand an Studium und Arbeit, weist uns die Entwicklung Wiens in den zwei verflochtenen Jahrhunderten nach, ist aber nach meinem Dafürhalten für das Project gerade dieser Straße absolut von keiner Bedeutung, es spricht weder für noch gegen diese Straße.

Was den verkehrstechnischen und ökonomischen Theil anbelangt, so sind die angeführten Vortheile so allgemeiner Natur, daß sie auch jeder anderen Straße, die man sich von irgend einem günstigen Punkte der Peripherie der Stadt nach dem Centrum geführt denkt, ebenfalls als Fürsprecher dienen könnten, also für diese Straße allein nichts beweisen. Vom ästhetischen Standpunkte ausgehend ist die Sache jedoch außerordentlich fassbar, und ich glaube, daß der Herr Projectant selbst an denselben bei der Projectirung dieser Straße nicht in erster Linie gedacht hat. Dieser ästhetische Theil ist durch die vielen Citate, die in der Broschüre eingewoben sind, dennoch nicht im Stande, die vielen Mängel und Fehler, welche dem Projecte gerade in dieser Richtung anhaften, zu widerlegen. Es deckt sich eben das Wesen nicht mit der Sache. Das Hineinziehen der Behauptung, es hätten schon im vorigen Jahrhundert zwei Herrscher diesen Straßenzug geplant, ist historisch unwahr, ist durch Nichts erwiesen und kann auch nicht als Argument für eine rein technische Sache angeführt werden.

Eines ist aber besonders auffallend: so sorgfältig der historische Theil behandelt, so sorgfältig die Entwicklung Wiens in den letzten zwei Jahrhunderten verfolgt und besprochen wurde, eben so sorgfältig wurde es vermieden, dem bedeutenden Materiale, welches gerade in den letzten Jahren mit Bezug auf die Regulirung Wiens und die innere Stadt geschaffen wurde, die geringste Beachtung zu schenken oder auch nur mit einem Worte desselben zu erwähnen. Dieser Zug der Oberflächlichkeit und Ignoranz war eben Vorbedingung, um das große Publikum über Manches hinwegtäuschen zu können und bei demselben die Meinung zu erwecken, diese Straße sei die einzige und wichtigste That für die Lebensfähigkeit der inneren Stadt. Insbesondere für die Leopoldstadt wurde die Ansicht dadurch verbreitet, daß dieselbe sonst keine directe Verbindung mit dem Stefansplatze und der inneren Stadt bekommen würde.

Wenn ich nun zur Erörterung des Planes übergehe, möchte ich speciell zuerst über den Begriff dieser Avenue sprechen. Der Begriff der Avenue Tegetthoff, also Praterstern-St. Stefan existirt absolut nicht; und warum existirt dieser Begriff nicht? Aus dem Grunde, weil die Praterstraße als integrierender Bestandtheil eines siebengliederigen Straßennetzes, welcher seinen Knotenpunkt am Praterstern selbst hat, in Relation zu dem Monumente Tegetthoff und in Relation zu einem ja bereits projectirten und auch zur Ausführung kommenden Platze am linken Donaucanal-Ufer etwas in sich Abgeschlossenes ist. Das ist eine Avenue, eine großartige Straße, und wird es immer bleiben. Aber den Begriff dieser Avenue, dieser breiten Straße hinauszuspielen über den Platz, hinüberzuführen über eine 50 m breite Brücke und wieder über einen colossalen Platz, also von dem Verlassen der Praterstraße bis zum Beginn einer anderen Straße einen Weg von 200 m zurückzulegen und zu sagen: das ist wieder meine Avenue, nur ist sie jetzt statt 40 m 20 m breit, ist gewiss nicht am Platze; denn hier fehlt jeder Zusammenhang mit dem früheren bereits bestehenden Straßenzuge.

Der Begriff einer Avenue Tegetthoff-St. Stefan existirt nicht und die Anlage Praterstraße bis zum Franz Josef-Quai ist für mich eine bereits abgethane Sache. Dieser Straßenzug ist bereits an maßgebender

Stelle einer allgemein befriedigenden Lösung entgegengeführt und hat keines weiteren Commentars bedurft. Wenn ich nun den Theil vom Franz Josef-Quai, also den übrigen Rest der Avenue, bis zu St. Stefan in's Auge fasse, werfe ich mir wieder die Frage auf: Ist das eine Avenue? und so bedauerlich es mir scheint, weil in der Broschüre in schwungvoller Weise darauf verwiesen wird, daß wir den Begriff Avenue in Wien noch gar nicht kennen, daß durch „die hier gehäuften Factoren die Möglichkeit, den vollendetsten Vollklang des Motives Straße die herrlichste Avenue der Welt auszugestalten“ geboten wird, so muss ich mit Rücksicht auf diese Satzfügungen doch betonen, daß dieser Theil auch keine Avenue ist. Die Straße hat nur eine Breite von 20 m; und eine Straße mit 20 m Breite ist keine Avenue. Wir haben da gewisse Anhaltspunkte. Wir wissen, das Wort Avenue selbst, die Definition des Wortes spricht dagegen. Wörtlich übersetzt versteht man darunter: Anfahrt, Zufahrt, Allee; eine schöne, breite, mit Bäumen bepflanzte Allee. Diese Straße aber ist weder Anfahrt noch Zufahrt, noch Allee, noch kann sie als breit bezeichnet werden.

Eine Avenue muss durch Dimensionen imponiren; bei einer Höhe von 25 m bis zum Hauptgesimse der die Straße umsäumenden Häuserfluchten muss ein solcher Straßenzug mindestens eine Breite von 35 m haben, um nur einigermaßen auf die Bezeichnung Avenue Anspruch erheben zu können. Die Avenue muss das Princip des liegenden Rechteckes und nicht des aufrechten Rechteckes mit Rücksicht auf ihren Querschnitt zum Ausdruck bringen. Ich will nur vergleichend bemerken, daß die Linden in Berlin 58 m, die Esplanade zu Hamburg 45 m und die Avenue Wagram zu Paris 40 m Straßenbreite haben und mit Bäumen bepflanz sind. Speciell bei der Avenue ist die geometrische Anlage Bedingung und ein aus dem Begriff „Anfahrt“ hervorgegangenes Grundprincip.

Sie bedingt ferner eine ganz bestimmte Beschränkung ihrer Länge in Bezug auf ihre Breite und einen monumentalen Abschluss. — Dieses abschließende Object muss, wenn es auch nicht in directer Relation zur Avenue steht, entweder:

1. ganz im abschließenden Straßenbilde sichtbar sein,
2. mit seiner Mittelachse allignirt oder
3. zum mindesten eine charakteristische Partie gegen die Straße zuwenden und so dem Auge einen künstlerischen und perspectivischen Abschluss bieten.

Unter keiner Bedingung darf aber ein Object — ob es nun schräg oder senkrecht zur Straßennachse steht — von welchem die die Straße einsäumenden Hausfronten ein ganz willkürliches unsymmetrisches Stück herauschneiden, bei welchem die Beziehungslosigkeit in crasser Weise zu Tage tritt — als geeigneter Abschluss für eine Avenue gelten. Und dies gilt für den vorliegenden Fall.

Also die Straße Donau-Quai—St. Stefan mit einer Breite von 20 m und ihrem schrägen Anlauf an die Wand des Domes ist absolut keine Avenue, sondern man muss in diesem Falle einfach nur von einer Straße reden. Wollten wir jedoch unter jeder Bedingung für den vorliegenden Fall diesen Begriff beibehalten, dann hätten wir nicht nothwendig, denselben als etwas für Wien Neues zu preisen.

Die erweiterte Kärntnerstraße hat 19 m Breite, die Gusshausstraße 20 m, die Mayerhofgasse 19·93 m, also nur um 7 cm weniger als die angepriesene Avenue; ich wäre also dann berechtigt, von einer Avenue Mayerhofgasse, einer Avenue Gusshausstraße etc. zu sprechen, wobei die Mayerhofgasse mit ihren zumeist nur zwei- oder dreietagigen Hausfluchten, ihrer beschränkten Länge und den schönen Baumreihen dem Begriffe einer Avenue viel näher kommt, als die in Frage stehende Straße Donau-Quai—St. Stefan.

Bei der eingehenden Erörterung des Elaborates selbst muss ich vom Standpunkte des Städteregulirers von drei Gesichtspunkten ausgehen, d. i. dem allgemein Verkehrstechnischen, dem Finanziellen und dem Aesthetischen.

Sprechen wir zunächst über den verkehrstechnischen Standpunkt. Wenn wir die Configuration von Wien ungefähr erfassen, hier uns die innere Stadt als Mittelpunkt denken, hier den Donaukanal, so sehen wir, daß der Städteregulirer mit Rücksicht auf Anlage und Durchbildung von Hauptverkehrsadern eine doppelte Aufgabe hat: Erstens solche Radialstraßen anzulegen und wenn sie schon vorhanden sind, weiter auszubilden, welche von der Peripherie des Stadtgebietes, den Vororten, zum Innern der Stadt führen. — Zweitens für die mit Rücksicht auf

ihre Frequenz wichtigsten dieser Radialstraßen auch durch den Kern, die innere Stadt, in ihrer gegebenen Richtung, Durchschläge, eventuell mit Benützung vorhandener Straßenzüge, für den Durchzugsverkehr zu schaffen und dieselben vom entgegengesetzten Ende wieder worzüglich in eine Hauptverkehrsader einzumünden. Kreuzungspunkte und Stauungspunkte für den Verkehr sind hierbei zu vermeiden.

Diese Radialstraßen sind im Allgemeinen bis an die Peripherie des inneren Kernes der Stadt auszuführen. Nun ist unsere innere Stadt ein so alter und verwinkelter Theil, daß wir, um in moderner Weise zu reguliren, denselben umpflügen müssten, wie ein Kartoffelfeld. Man geht viel richtiger vor, wenn man den historischen Charakter, hier den einer ehemaligen Festungs-Stadt, mit Rücksicht auf den organischen Zusammenhang, bis zu einem gewissen Grade im Interesse des Ganzen wahrt und nur durch Verbreitern, Freilegen und das Schaffen entsprechender Durchschläge, den modernen Bedürfnissen möglichst Rechnung trägt. Jeder Organismus hat auch seinen bestimmten Maßstab für seine Elemente; und diese sind hier die Straßen und Plätze. Einen alten Stadttheil kann ich aber nicht durch eine quer denselben durchschneidende neue Straße in seinem Systeme stören, dimensioniren, so daß dann die übrigen umliegenden Gassen durch diesen Vergleich noch winklicher und enger erscheinen.

Die Radialstraßen bringen den Fernverkehr in die Stadt. Diese innere Stadt ist in ihrem Flächengewichte ein so geringer Theil, daß wir sie nicht als theilbares, sondern als untheilbares Ganzes auffassen müssen. Es ist nun ganz bequem, Fernverkehrslinien nach der Stadt zu führen, dann die Fernverkehrslinien zu verfolgen und einen Durchzugsverkehr zu schaffen. Ich habe aber gar nicht die Aufgabe, alle Radialstraßen dem Centrum einer Stadt, hier also dem Stefansplatze zuzuführen. Mit demselben Rechte wie die Praterstraße müsste ich dann auch die Hundstürmerstraße, die Mariahilferstraße, die Josefstädterstraße, die Ottakringerstraße, die Währingerstraße, den Rennweg etc., kurz alle wichtigeren Radialstraßen auf den Stefansplatz führen. Sämmtliche hier angeführte Straßen durchqueren in ihrem Verlaufe ein viel größeres bewohntes Gebiet, für welches sie als Hauptverkehrsader gleichsam die Schwergewichtslinie für diese Fläche bilden, als das kleine Häuserdelta, welches die Praterstraße durchquert.

Das ist im Verhältnis eine verschwindende Fläche und es ließe sich schon graphisch die Ueberflüssigkeit der weiteren Durchführung der projectirten Straße vollkommen nachweisen. Wenn sich das Handelsgebiet in der Donaustadt auch wirklich einmal entwickeln wird, was haben denn dann all' die Matrosen, Arbeiter und Gewerbetreibenden gerade auf dem Stefansplatz zu suchen? Eine viel größere Frequenz als die Praterstraße hat sogar die Taborstraße und die vergleichenden Messungen der Personen- und Verkehrsfrequenz dieser Straßen werden nachweisen, daß die Taborstraße, die Kärntnerstraße, die Communication von der Freieingasse auf den Hof und die meisten der früher angeführten Radialstraßen eine viel größere Verkehrswichtigkeit und Frequenzstärke besitzen, ausgehend von den richtigen Durchschnittsziffern des ganzen Jahres, als der Verkehr auf der Praterstraße. Ich würde den schlechtesten Weg wählen, wenn ich den ganzen Durchzugsverkehr über den Stefansplatz leiten wollte. Der Durchzugsverkehr Praterstraße-Wieden hingegen ist mit jener Straße, die von fast sämmtlichen Mitarbeitern an der Concurrenz in Vorschlag gebracht und im Regulirungsbureau bereits in Ausarbeitung begriffen ist, über den Laurenzerberg nach der Aula auf die Akademiestraße vollständig befriedigt.

Es ergeben sich dann die drei möglichen Fälle, bei der Aula das letzte Drittel abzutragen, oder an der rückwärtigen Front derselben einen Platz zu schaffen oder schließlich, ähnlich wie bei der Passage der Burg, das alte Universitätsgebäude in der Breite der Halle zu durchfahren. Diese Durchzugsstraße ist eine vitale Bedingung ein Lebensinteresse für Wien. Es sei hier auch bemerkt, daß die im Stadtbauamt projectirte Abzweigung von dieser Durchzugsstraße nach dem Stefansplatze nur um 50 m länger ist, als der von Herrn R i e h l projectirte directe Durchschlag, wobei diese Abzweigung den Vortheil hat, daß sie nicht direct an die Wand des Domes anläuft, sondern in der Flucht der rückwärtigen Häuserfront des Stefansplatzes in denselben ausmündet und so keine Stauungen verursacht.

Vom verkehrstechnischen Standpunkte muss noch auf den Kreuzungspunkt auf der Brücke aufmerksam gemacht werden. Diese Brücke ist nach meinem Dafürhalten das erste derartige Experiment, mit dem Wien Anderen

vorausgehen würde. Ein Verkehr nach sechs Richtungen hätte auf dem Mittel der Brücke seinen Kreuzungspunkt. Ich nehme an, daß sich hier der Wagenverkehr noch möglicherweise vollziehen kann, aber anders steht es mit dem Personenverkehr, und insbesondere bei festlichen Gelegenheiten, bei Praterfahrten und dgl. Anlässen. Es ist gar nicht denkbar, daß eine Brücke mit solchen Breitedimensionen ohne Bürgersteig, ohne vorgezeichnetes Trottoir für das Publikum passierbar ist. Es werden die Passanten, die aus der Praterstraße kommen, um nach dem Stefansplatz zu gehen, trachten, die Bordwand der Brücke zu erreichen, mit dem gänzlichen Aufgeben der eigentlichen Richtung sich an dem Geländer entlang um dieselbe herumprüschen, die frequente Communication des Donauquais durchqueren, um endlich, entlang der Häuserfronten des am rechten Donauquai an dieser Stelle projectirten großen Platzes nach Durchquerung einiger weiterer Straßenmündungen, mit einem Umweg von weit über 100 m und glücklich überstandenen Gefahren, wieder in der Verlängerung der sogenannten Avenue anzulangen. Während dieses Püschganges wird die Richtung der Avenue vollständig verloren gegangen sein, die Passanten werden sich umsehen müssen, um zu erkennen, daß sie sich jetzt wieder in der ursprünglichen Richtung der angeblichen Avenue befinden.

Die Ausführung dieser Brücke ist allerdings, wie vom Projectanten bemerkt, ein Scherz für den Ingenieur, aber die Kreuzung, die Passage und die Regelung der Frequenz, das wird kein Scherz, sondern eine sehr ernste Sache werden. In letzter Linie ist noch der jedenfalls eintretenden Passage- und Communicationsstauung an dem Punkte der Einmündung der neu projectirten Straße in den Stefansplatz zu erwähnen. Abgesehen davon, daß sich aller Verkehr an dieser Wand todtrennt, wird der Fall eintreten, daß die Fußgänger am Stefansplatz an diesem Punkte angelangt, ganz desorientirt über jeden weiteren Verlauf dieses Straßenzuges bleiben. Man wird gar nicht sehen, wie das weiter geht. Und doch ist es eine wichtige Bedingung, bei Anlage einer solchen Verkehrsader den Passanten keinen Augenblick in Bezug auf die Fortsetzung derselben in der eingeschlagenen Richtung im Zweifel zu belassen.

Was außerdem noch den verkehrstechnischen Theil, der auch bei Erörterung des finanziellen Standpunktes zu berühren ist, anbelangt, so sei bemerkt, daß durch die so geöffnete Bresche der Blick und der Zug der Menschen vom Stefansplatze direct gegen die Leopoldstadt zu abgelenkt wird. Der Zug der Fremden, welcher mit Rücksicht auf den Dom ja jedenfalls den Stefansplatz in erster Linie aufsucht, wird sich unwillkürlich in die neue Straße lenken und dieselbe gleichsam hinabgleitend, der Leopoldstadt zuwenden, und so die umliegenden Theile der inneren Stadt und die Rothenthurmstraße entschieden verkehrstechnisch und kommerziell entwerthen.

Im Momente der Fertigstellung der projectirten Straße würde dieselbe sofort einen Percentsatz des bestehenden Verkehrs zwischen der Leopoldstadt und dem Stefansplatze, welcher bis dahin nur die Rothenthurmstraße benützen konnte, übernehmen, mit dem Steigen ihrer Frequenz in proportioneller Weise die Rothenthurmstraße als Parallelstraße im Verkehr herabsetzen und den Zinswerth der Objecte, sowie das Erträgnis der Geschäfte in diese Straße wesentlich herabdrücken.

Den finanziellen Standpunkt des Projectes betrachtet, ist es wohl allgemein einleuchtend, daß mit einer von der Gemeinde Wien beanspruchten Beitragsleistung von 2½ Millionen Gulden und einer dreißigjährigen Steuerfreiheit, ein derartiges Unternehmen jedenfalls lucrativ und schnell durchgeführt werden kann, nur ist dabei im Auge zu behalten, daß vor der genehmigenden Erledigung des vorliegenden Falles durch die Gemeinde ein Specialgesetz mindestens für die ganze innere Stadt bei sämtlichen derartigen Durchschlägen und Straßencorrectionen die gleichen Subventionen und Steuernachlässe einräumen müßte. Dann ist es ein leichtes, die Regulirung der inneren Stadt schnell und zweckmäßig durchzuführen und bedeutend wichtigere Verkehrslinien einer endgiltigen und entsprechenden Lösung zuzuführen. So ist zum Beispiel in erster Linie das Auflösen des Engpasses in der Bognergasse von viel vitalerem Interesse für die Gemeinde Wien als die projectirte angebliche Avenue.

Herr Riehl sagt es ja selbst, daß der Werth der Objecte in einer Straße mit der Communication in derselben steigt und naturgemäß daher auch mit abnehmender Frequenz fällt. Ebenso wird das Stück des Franz Josef-Quais, welches von der Brücke bis zur Ausmündung der

Rothenthurmstraße führt, entwerthet. Ein positives Interesse an dem Zustandekommen dieses Projectes haben nur die interessirten Hausbesitzer, die von dieser Trace getroffen werden, der Projectant, sein Consortium und die Leopoldstadt, weil sie dadurch eine directe Zuführung des Verkehrs aus der Stadt erhält.

Vom ästhetischen Standpunkte sei hier nur das Hauptsächlichste erwähnt und hervorgehoben. So würde die Schrägstellung des Donaucanales und der Hausfronten der Quai-Linien zur Achse der Straße beim Verlassen der Praterstraße und dem Betreten des Brückenplatzes in der Richtung des Stefansdomes entschieden störend auf das Auge des Beschauers wirken. Ebenso das schiefe Durchqueren der Brücke, welches noch außerdem den Begriff der Zusammengehörigkeit der beiden, durch den Donau canal getrennten Straßentheile vollkommen benehmen wird.

Das am rechtsufrigen Brückenplatze in der Mittellinie der Brücke projectirte monströse Gebäude, welches eben die früher besprochene Schiefwinklichkeit durch sein Gewicht ausgleichen soll, verfehlt seinen Zweck nach zwei Richtungen: Erstens fällt es mit seinen colossalen Dimensionen vollkommen aus der ruhigen rhythmischen Linie der Quaisilhouetten und wirkt mit seinem außer allem Verhältnisse stehenden Maßstabe geradezu erdrückend auf die Umgebung und zweitens ist dieser dimensionale Kuppelbau der denkbarst ungünstigste Vordergrund für den rückwärts zwischen den Straßenfronten sichtbaren Theil des Stefansdomes.

Die Rundbogenform als neue Regulirungslinie des Stefansplatzes, welche wieder nur gewählt werden musste, um den schiefen Einbruch in die gegenwärtige Platzfront und den gänzlichen Mangel einer Relation zur Achse der Kirche zu maskiren, kann wohl auch nicht als glückliche und im Geiste des gothischen Baudenkmales gedachte Lösung bezeichnet werden. Wie verhält sich dieser Segmentabschluss zu dem bereits neu ausgebauten Theile vor dem Heidenthore?

Der dem ganzen Projecte unterstellte Hauptzweck, die angebliche Freilegung des Domes, wird nicht erreicht. — Das ganze ist vielmehr ein praktisches Unternehmen, welches davon ausgeht, einen Theil der inneren Stadt neu zu verbauen und so der Unternehmungslust und der Bauspeculation ein Feld zu erschließen. Da mussten einfach rückwärts die Praterstraße und nach der Stadtseite zu der Stefansthurm, als alter Liebling der Wiener und geeignetes Zugmittel, herhalten. Und doch wird „dem alten Steffel“ bei dieser Gelegenheit auch nicht auf die Beine geholfen, denn die fehlen ihm nach wie vor. Von der mächtigen Fläche des Daches verdeckt, wird nur die obere Hälfte des Thurmes sichtbar sein; das ist nach meinem Dafürhalten kein ästhetisch schönes und vollkommenes Bild.

Professor Lützw sagt ganz richtig, das ästhetisch Schöne bei den gothischen Bauten sei die glückliche Perspective des verticalen Aufbaues, also die organische Entwicklung von der Basis gegen die Spitze. Hier fehlt aber dem Beschauer gerade die untere Hälfte dieses Baudenkmales und nur der obere Theil zeigt sich als Torso.

Wenn schon dem Stefansthurme wirklich mit dem Jubiläumsgedanken geholfen werden soll, so ist das Einzige, was man heute noch thun kann, daß man das L a z a n s k y'sche Haus demolirt und mit der Front des erzbischöflichen Seminars soweit zurückgeht, daß man den Thurm von der Ecke „Spiegelgasse—Graben“ noch zur vollen Ansicht bringt. Das ist gerade ein Standpunkt, bei dem die Details noch erkennbar sind, wo sich der ganze Thurm in seinem majestätischen Aufbaue von der Grundlinie beginnend, dem Auge erschließt, wo sich das schöne Detail im Einklang mit den massigen Flächen zu einem harmonischen Ganzen vereint. — Hier käme der Begriff „schön“ Einheit in der Vielheit, zur vollen Geltung.

Nach all dem kann wohl behauptet werden, daß mit Rücksicht auf die Thatsache, daß ein großer Theil der inneren Stadt vielleicht auf Jahre hinaus in einen Schutthaufen verwandelt wird, denn auch die meisten der neu projectirten Nebenstraßen führen quer durch gegenwärtig verbaute Flächen, das Erreichte ein sehr geringer Vortheil sein wird, der keinesfalls in entsprechender Relation zu dem colossalen Kostenaufwand steht.

Bevor ich schliesse, spreche ich die sichere Erwartung aus, daß auch diese Frage von den maßgebenden Factoren der zweckmäßigsten und richtigsten Lösung zugeführt wird. Ich kann aber nicht umhin zu betonen, daß wir dem Projectanten zu Dank verpflichtet sind, denn er hat es verstanden, durch zielbewusstes, emsiges Schaffen, im großen

Kreise überhaupt für Regulierungsarbeiten ein reges Interesse wachzurufen.

Trotzdem ich das Project bekämpfe, mit Rücksicht auf die demselben unterschobene Wichtigkeit für Wien und die ästhetische Relation zum Stefansdom, muss ich gestehen, daß System in der Sache liegt und

das achte ich an dem Verfasser. Er hat den Boden befruchtet und empfänglicher gemacht für die Lösung wichtigerer und nothwendigerer Fragen, die sich ebenfalls mit der Regulirung und Verbesserung unserer schönen Kaiserstadt befassen werden.

Vereins-Angelegenheiten.

ad Z. 603 ex 1895.

BERICHT

über die 21. (Wochen-) Versammlung der Session 1894/95.

Samstag den 30. März 1895.

1. Der Herr Vereins-Vorsteher k. k. Hofrath J. v. Radinger eröffnet 7 Uhr Abends die Sitzung, gibt die Tages-Ordnung der nächst-wöchentlichen Vereins-Versammlungen bekannt, verweist auf die heute ausgestellten Zimmeröfen amerikanischen Systems und drückt der ausstellenden Firma Fritz & Maschke, welche unserem Vereine einen solchen Ofen (für Anthrazit-Feuerung) zum Geschenke gemacht hat, den verbindlichsten Dank aus.

2. Bringt der Vorsitzende in Ergänzung seiner Mittheilung vom vergangenen Samstag [s. Punkt 3 des Berichtes über die 20. (Wochen-) Versammlung vom 23. März 1895] Nachstehendes zur Kenntniss:

„Ich erlaube mir zu berichten, daß ich in Angelegenheit der vorgeschlagenen Vereins-Excursion bei der löblichen Südbahn-Gesellschaft vorgesprochen habe, und bei derselben die größte Bereitwilligkeit zur Förderung unserer Excursion vorfand. Die gewährte Begünstigung seitens der Südbahn besteht darin, daß jene Herren Vereinsmitglieder, welche die Excursion mit dem Eilzuge Sonntag den 7. April l. J. um 7 Uhr 20 Minuten Früh antreten, gegen Bezahlung einer halben Karte III. Classe mit dem Eilzuge II. Classe oder mit einer halben Karte II. Klasse in der I. Klasse fahren werden; ferner werden die Rückfahrkarten mit der gleichen Begünstigung auf Einzelnamen ausgestellt, so daß jeder der Herren von Triest, Venedig oder von Fiume oder Abbazia aus, beliebige Züge zur Heimfahrt benützen kann.

Endlich dehnt die Südbahn-Gesellschaft diese Begünstigung auch auf die Damen der Herren Vereinsmitglieder aus, falls solche sich an der Fahrt betheiligen sollten. Der General-Secretär der Südbahn, unser gewesener Rechtsconsulent, Herr Dr. Schiff, hat mir aber auch mitgetheilt, daß, falls diese Excursion zu Stande käme — es haben sich bis jetzt noch nicht so viele, das ist 25 Herren Theilnehmer gemeldet, als nöthig sind, um eine Vereins-Excursion als solche zu kennzeichnen — Vorsorge für eine bequeme und nicht gedrängte Fahrt getroffen würde. Ich glaube die Zustimmung der geehrten Versammlung zu erhalten, wenn ich Sie bitte, mich zu ermächtigen, der löblichen Südbahn-Gesellschaft für das erwiesene außerordentliche Entgegenkommen, ob wir es zu benützen in die Lage kommen oder nicht, den Dank des Vereines auszusprechen.

Bei dieser Gelegenheit habe ich noch eine weitere Berichtigung, respective Ergänzung zu machen bezüglich der Ankündigung der Excursion, respective der Mittheilungen, welche ich heute vor acht Tagen betreff des Stapellaufes des „Habsburg“ vorzubringen die Ehre hatte. Ich habe in der Freude über die Einladung zum Stapellauf vielleicht etwas zu allgemein und weitgehend gesprochen und wurde vom Herrn Vereinscollegen, Ober-Ingenieur Waldvogel darauf aufmerksam gemacht, daß aus meinen Worten etwa die Meinung hervorgehen könnte, daß unser Schiffsbau mit diesem Schiffe erst einsetze. Nun wissen wir Alle und ich speciell sehr gut, daß unser Lloyd schon längst den Eigenbau von großen Schiffen pflegte. Es wurden ja bereits viele große See- und Schlachtschiffe, sowohl vom k. u. k. Marine-Ministerium aus, als auch vom österreichischen Lloyd im Inlande gebaut, und zwar von Seite der k. u. k. Kriegsmarine allein die Schiffe: „Custoza“, „Landon“, „Elisabeth“, „Franz Josef“, „Maria Theresia“ u. a. Es sind daher meine damaligen Bemerkungen nicht etwa so aufzufassen, als wollte ich sagen, daß unser Staat nun erst den eigenen Schiffsbau beginne; aber nachdem wir wissen, daß unsere Eisenindustrie noch immer einen schweren Concurrenzkampf gegen die fremdländischen Eisen- und Schiffspreise zu bestehen hat, muss ein derartiges Vorkommnis, wie es die Fertigstellung eines neuen großen Seeschiffes auf heimischer Werfte ist, mit der größten Freude begrüßt und als Begebnis von hervorragender

Bedeutung aufgefasst werden, welches unsere und die Aufmerksamkeit der weitesten Kreise im höchsten Maße verdient. Ich erlaube mir deshalb, Sie neuerdings zu bitten, die Theilnahme an dieser erfreulichen Thatsache, die uns durch die Einladung so nahe gerückt wurde, durch eine möglichst zahlreiche Betheiligung an der Excursion zum Ausdruck zu bringen.“

3. Erfolgt die Mittheilung, daß der Antrag des Herrn Hauptmannes Schindler, wegen thunlichster Freihaltung der Lazaristenkirche nächst der Mariabilferlinie in Wien (eingebracht in der Gesch.-Vers. vom 2. März 1895), über Beschluss des Verwaltungsrathes, dem Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens zur Behandlung und Antragstellung zugemittelt worden ist.

4. Ersucht der Vorsitzende den Herrn Inspector Edmund Herzog, den angekündigten Vortrag über die Wasserbeschaffung mittelst artesischer Brunnen zu halten.

Unser geschätzter Gast aus Budapest, Herr Inspector Herzog gibt ein Bild jenes Verfahrens, welches in den letzten Jahren bei den königlich ungarischen Staatsbahnen beim Bohren artesischer Brunnen behufs Abstellung des Wassermangels auf mehreren wichtigen Wasserstationen befolgt wurde. Es ist dies das sogenannte „Spülbohrsystem“, welches mittelst hohler Bohrgestänge durchgeführt und bei welchem während der Bohrarbeit Wasser bis an die Bohrsohle hinabgepumpt wird, wodurch der Bohrschmand zwischen Bohrgestänge und Bohrröhr heraufgedrückt und das so zeitraubende und kostspielige fortwährende Herausziehen und Wiederhinablassen des Bohrgestänges behufs Entfernung des Bohrgutes vermieden wird.

Nach Beschreibung des alten, 600 Meter tiefen artesischen Brunnens in Szabadka, welcher im Jahre 1892 fast versiegte, erklärte Vortragender die zu den Bohrungen von der Wiener Firma Fauck & Co. zu diesem Behufe gelieferten Bohrwerkzeuge, sowie die verwendeten Bohrröhre und geht sodann auf die Erörterung der von den königlich ungarischen Staatsbahnen in eigener Regie durchgeführten Bohrungen und auf die dabei gemachten interessanten Erfahrungen über.

Den Schluss dieser Mittheilungen bildete die Darstellung der Anlagen zur Verwerthung des durch die artesischen Brunnen aufgeschlossenen Wassers, sowie Daten über die Dauer und die Kosten der Bohrungen, und ein Resumé, in welchem der Vortragende constatirt, daß das Bohren artesischer Brunnen weder mit großen Kosten noch mit großem Risiko verbunden sei und daß es wünschenswerth wäre, daß das Beispiel der k. ungar. Staatsbahnen von jenen Städten und Gemeinden befolgt werde, welche an Wassermangel leiden.

Thatsächlich hat auch das in Szabadka erreichte günstige Resultat die Stadt Szabadka veranlasst, im Rayon der Stadt artesischen Brunnen anzulegen, welche zur Hebung der Reinlichkeit und des Gesundheitszustandes dieser in so schöner Entwicklung begriffenen reichen Stadt des Alldie gewiss beitragen werden.

Der Vortrag wurde durch den Hinweis auf die ausgestellten Zeichnungen und interessanten Modelle, welche obenerwähnte Firma freundlichst überließ, ganz besonders belebt.

Herr k. k. Baurath Roth gibt hierauf einen kurzen Abriss der Baugeschichte des von ihm projectirten und ausgeführten Raimund-Theaters in Wien, kommt hiebei auf die Schwierigkeiten bei der Fundirung zu sprechen, entwickelt die leitenden Gedanken, um eine möglichst vollkommene Akustik zu erzielen und verweist diesfalls auf die von ihm angewendete neue Form des Plafonds über dem Zuschauerraum. Er erwähnt auch der Anordnung der Sitze und der Construction derselben und schließt seine Darlegungen mit dem Hinweis auf die Leiden eines Theater-Projectanten bei dem dermaligen Gesetze für den Theaterbau und den langwierigen Instanzenzug.

Der Vorsitzende dankt hierauf den beiden Herren Vortragenden in verbindlichster Weise für die interessanten Mittheilungen und schließt die Sitzung 9 Uhr Abends.

L. Gassebner.

Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner.**Versammlung vom 28. Februar 1895.**

Nach Eröffnung der Versammlung macht der Obmann, Herr Ober-Bergrath Rücker einige geschäftliche Mittheilungen; hierauf hält Herr Bergverwalter Franz Poech seinen angekündigten Vortrag „über einige Bergwerks-Apparate der Hardy-Patent Pick Company in Sheffield“.

An der Hand einer zahlreichen Menge von Geräthen für Bergwerkszwecke, welche die Firma Hanel & Schember in Wien bereitwillig zur Verfügung stellte, bespricht der Vortragende die von der oben genannten Gesellschaft erzeugten, besonderen Gußstahlhaken und zwar jene mit Federhülse, ferner die mit Keilverschluss und die Picken mit Einsätzen. Ferner bespricht Redner eine ausgestellte Elliott-Handbohrmaschine und deren Wirkungsweise und bemerkt, daß dieselbe mit Rücksicht auf ihre günstigen Betriebsergebnisse heute bereits eine ziemliche Verbreitung gefunden hat. Als Beispiel ihrer günstigen Leistung führt der Vortragende unter Anderem die beim Kohlenwerke Zenica (Bosnien) im hangenden Kalkmergel erzielten Betriebsergebnisse an, wo bei einem Profil von $2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} m$ bei $\frac{2}{3}$ Belegung ausgefahren wurden: a) bei der Handarbeit 17.6 m und b) bei der Maschinenarbeit 24.87 m. Es ist somit in vorliegendem Falle die Leistung der Elliott-Handbohrmaschine gegenüber der Handarbeit um 7.27 m, das sind 43% größer und ist hiebei das Gedinge um 16% kleiner.

Weiter erklärt der Vortragende an einem Modelle den automatischen Seilauflös- und Fang-Apparat, Patent King & Humble, welcher gegen das Zuhochtreiben der Förderschale im Seilscheibengerüste dient und mit einer zum Niederlassen derselben dienenden Vorrichtung versehen ist. Dieser Apparat, welcher in England sehr verbreitet ist, bewirkt einmal das automatische Auslösen des Förderseiles, ferner das Auffangen der Schale im Seilthurne und endlich das leichte Niederlassen derselben auf die Aufsatzvorrichtung. Der Apparat setzt jedoch ein äußerst solid gebautes Fördergerüst, in welchem eine entsprechend starke und solid verankerte Eisenplatte eingebaut sein muss voraus, ermöglicht dafür aber im Falle des Ueberförderns derselben ein sicheres Auslösen der Schale vom Seil, ferner ein rascheres Herablassen derselben und endlich die rasche Herstellung der Verbindung der Schale mit dem Seile. Es wird dadurch die Dauer der Betriebsstörung bei einem Zuhochtreiben der Schale auf ein äußerst geringes Maß herabgedrückt und erscheint daher nach Ansicht des Redners dieser Apparat für hierfür geeignete Verhältnisse empfehlenswerth.

Nach Beschreibung von einigen neueren Maschinen-Elementen, als: verstellbare Rohrgelenkstücke aus Gußstahl und aus Rohhaut hergestellte kleine Zahnrädchen, welche letztere sich angeblich durch einen geringen Kraftverbrauch und durch ruhigen Gang, sowie des Entbehrens einer Schmierung auszeichnen, macht der Vortragende eingehendere Mittheilungen über die neue Patent-Kohlenwäsche, System Elliott, welche auf einigen Zechen Englands bereits im Betriebe steht und auch zur probe-

weisen Verwendung im Inland bestellt sein soll. Diese Wäsche besteht aus einer oder mehreren stählernen Rinnen von trapezförmigem Querschnitt. Diese Rinnen sind gewöhnlich 18 m lang, 30 cm tief und 75, bezw. 45 cm breit. An jedem Ende derselben befindet sich ein Kettenrad, das eine Kette treibt. An dieser Kette sind in gleicher und entsprechender Entfernung von einander Schaufeln angebracht, die in ihrem unteren Theile genau die Querschnittsform der Rinne haben. In der geneigten Rinne werden die Schaufeln von der Kette hinauf gegen den Trübestrom bewegt und wird die Geschwindigkeit derselben für jede Kohलगattung durch eine Stufenscheibe regulirt. Der Auftrag der Kohle geschieht in der Längsmittle der Rinne. Das Wasser wird am oberen Ende der Rinne eingelassen, dasselbe nimmt in seinem Laufe die Kohle, welche am unteren Rinnenende ausgetragen wird, mit.

Die specifisch schwereren Berge, welche allmählig auf den Boden der Rinne sinken, werden von den Schaufeln langsam gegen den Wasserstrom hinaufgeschafft und am oberen Ende der Rinne ausgetragen. Zur Speisung der Rinne mit Wasser befindet sich am oberen Ende derselben ein eigenes Wasser-Reservoir, von welchem der Wasserzufluss mittelst Hähnen regulirt werden kann. Das von der Wäsche abfließende gebrauchte Wasser wird in einem zweiten Bassin gesammelt und aus diesem in das erst genannte Reservoir durch eine Centrifugalpumpe wieder zurückgehoben, so daß der Wasserbedarf der Wäsche sehr gering wird. Die Elliottwäsche wird als eine sehr leistungsfähige und ökonomische bezeichnet. Jede Rinne derselben ist angeblich im Stande, in 10 Stunden 100 t zu waschen. Diese Wäsche erfordert nur sehr geringe Betriebskraft und zur Wartung nur einen Mann.

Der Vortragende bespricht hierauf die Wirkungsweise der genannten Wäsche vom theoretischen Standpunkte, gelangt zu dem Schlusse, daß bei diesem Waschprocesse eine sehr weitgehende Vorclassirung nicht nothwendig ist und hält im Allgemeinen bei unseren gegenwärtigen Aufbereitungen eine Trennung nach den Kornklassen von 0—4, 4—15 und 15—30 mm sowohl für Erz, als auch für Kohle für ausreichend. Zum Schlusse seiner Ausführungen verweist Redner noch auf den bedeutenden Kraftaufwand, auf die häufigen Reparaturen etc., welche die Setzmaschinen erfordern und bemerkt, daß er es mit Freude begrüßen würde, wenn die Setzmaschinen durch andere einfachere Apparate, wie beispielsweise die Elliottwäsche es ist, ersetzt werden könnten.

An diesen mit lebhaften Beifall aufgenommenen Vortrag schloss sich eine kurze Discussion, an welcher sich die Herren: Ober-Bergrath Rücker, Ingenieur Bleichsteiner und Berg-Director Wiesner aus Fünfkirchen theilnahmen, wobei bezüglich dieser Wäsche noch einige Mittheilungen gemacht wurden. Nachdem sodann der Obmann, Ober-Bergrath Rücker dem Vortragenden für seine Ausführungen gedankt hatte, macht er selbst einige interessante Mittheilungen über die Gewältigung eines Grubenbrandes beim Braunkohlen-Bergbau Schwarzwitz (Böhmen) im Jahre 1877, welche mit Beifall seitens der Versammelten aufgenommen wurden.

Der Schriftführer:
K. Habermann.

Der Obmann:
Rücker.

Vermischtes.**Personal-Nachrichten.**

Der Minister für Cultus und Unterricht hat den Baurath Herrn Thadäus von Stryjenski in Krakau zum Conservator der Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale ernannt.

Der königlich sächsische Regierungsbauführer bei der Straßen- und Wasserbau-Inspection Grimma, Herr Eduard Neminar, wurde zum etatsmäßigen königlich sächsischen Regierungsbaumeister ernannt.

Offene Stellen.

23. Eine Ingenieur-Adjuncten-Stelle kommt beim Stadtbauamte Linz zur Besetzung. Gehalt 900 fl., Activitätszulage 200 fl. und Anspruch auf zwei Quinquennien à 100 fl. Gesuche sind bis 10. April an die Gemeinde-Vorsteherung Linz zu richten.

24. Beim Tiroler Landesbauamte ist eine Bau-Praktikanten-Stelle zu besetzen. Jährliches Adjutum 800 fl. Gesuche sind bis 15. April an den Tiroler Landes-Ausschuss einzusenden.

25. An der k. k. Bergakademie in Leoben gelangt die Assistenten-Stelle bei der Lehrkanzel für darstellende und praktische Geometrie mit einer Jahresremuneration von 700 fl. zur Besetzung. Gesuche sind bis 20. April l. J. bei der Direction der k. k. Bergakademie einzubringen.

Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.

1. Bau eines Saales beim Restaurationsgebäude im Schreibwalde im Kostenbetrage von 20.000 fl. Am 6. April 12 Uhr bei der Brünner Schützengesellschaft.

2. Bau einer Wasserleitung in Ulbersdorf mit dem Kostenaufwande von 4641 fl. 34 kr. Am 7. April beim Gemeindeamte Ulbersdorf, Post Eisenberg in Böhmen.

3. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau eines Hauptunrathscanals in der Knüllgasse im X. Bezirke im Kostenbetrage von 15.786 fl. 25 kr. und 850 fl. Pauschale. Am 8. April 10 Uhr beim Magistrate Wien. Vadium 50/0.

4. Abtragung der hölzernen Donaubücke zwischen Stein und Maunern und Uebernahme des gewonnenen Materiales. Am 8. April 10 Uhr bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krems.

5. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Umbau des Hauptunrathscanals von Nr. 1. Pfeffergasse durch die Taborstraße bis zur Konradgasse im II. Bezirk. Am 9. April 10 Uhr beim Magistrate Wien. Vadium 50%.

6. Lieferung von gusseisernen Röhren und Façonstücken zur Ausführung von Rohrleitungen der Kaiser Franz Josefs Hochquellenleitung im Kostenanschlage von 300.000 fl. Am 9. April 10 Uhr beim Magistrate Wien. Vadium 50%.

7. Verschiedene Arbeiten und Lieferungen beim Bau der Normal-Infanterie-Kaserne in Marburg im Kostenbetrage von 124.790 fl. Am 10. April beim Gemeinderath Marburg. Vadium 50%.

8. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Canalbau in der Jadengasse im XIV. Bezirk im veranschlagten Kostenbetrage von 3144 fl. 66 kr. und 1400 fl. Pauschale. Am 10. April 10 Uhr beim Magistrat Wien. Vadium 50%.

9. Bau eines Garnisons-Gerichts- und Arrestgebäudes in der Kapuzinergasse am Hradschin in Prag im Kostenbetrage von 152.733 fl. Am 11. April 11 Uhr bei der k. k. Militär-Bauabtheilung Prag.

10. Gebäude für die Wasserwerksanlage am Donauumschlagplatze in Linz im approximativen Kostenbetrage von 22.100 fl. Am 13. April 12 Uhr bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

11. Erdarbeiten bei Drainage-Anlagen mit der Kostensumme von 10.293 fl. 64 kr. Am 15. April bei der Wassergenossenschaft in Christdorf bei Hof in Mähren. Vadium 50%.

12. Unterbauarbeiten in dem 342 m langen Baulose 4 a der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn (von der Goldschmiedgasse bis zur Hauptstraße in Währing) im veranschlagten Kostenbetrage von 197.704 fl. Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmaß und Einheitspreise. Am 16. April 12 Uhr bei der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen. Vadium 10.000 fl.

13. Erd-, Baumeister- und Maschinistenarbeiten für die Rohrlegung für die Versorgung des XI. Bezirkes mit Hochquellenwasser, veranschlagt mit 70.000 fl. Am 17. April 10 Uhr beim Magistrate Wien.

14. Bau einer Artillerie-Kaserne in Esseg (Slavonien) im präliminirten Kostenbetrage von 453.550 fl. 05 kr. Am 23. April 10 Uhr beim Magistrate der königl. Freistadt Osiek (Esseg). Vadium 20.000 fl.

15. Erbauung eines Theaters in Kecskemét im Kostenbetrage von 229.430 fl. Am 30. April 12 Uhr beim Bürgermeisteramte in Kecskemét. Vadium 100%.

16. Bau einer hölzernen Jochbrücke über die Morawa in dem Strassenzuge Svilajnat-Markovatz und Svilajnat-Lapovo. Kostenanschlag 108 954 Dinar. Vadium 10.000 Dinar. Am 17./29. April bei dem königl. serb. Bauten-Ministerium in Belgrad.

Ausstellung für Hausbau und Haus-Einrichtung in Odessa 1895. Vom 27. Mai bis 13. October d. J. findet in Odessa eine Ausstellung statt, welche alle Zweige der Baukunst, des Baugewerbes und der inneren Einrichtung von Wohnungen, sowie alle anderen hiermit in directem Zusammenhange stehenden Gewerbe umfasst. Aus einer officiellen Verlautbarung der Odessaer Abtheilung der kais. russischen technischen Gesellschaft, welche diese Ausstellung veranstaltet, ist zu entnehmen, daß durch specielle Verfügung des kais. russischen Finanz-Ministeriums allen ausländischen Ausstellungs-Objecten die zollfreie Einfuhr unter der Bedingung zugestanden wird, daß dieselben wieder bis zum 1./13. November rückexportirt werden. Für Objecte, welche dagegen in Rußland verbleiben, ist der Zoll ab 1./13. November zu bezahlen. Hievon sind jedoch jene Ausstellungs-Gegenstände ausgenommen, welche zu Lehrzwecken einem russischen Museum, Vereine oder dergl. gespendet werden. Jenen österr. und ungar. Industriellen, welche auf eine Betheiligung an dieser Ausstellung reflectiren, er bietet sich das k. u. k. General-Consulat in Odessa zur Vermittlung weiterer Detail-Anfragen, beziehungsweise Ertheilung aller einschlägigen Informationen.

Eine unterirdische Drahtseilbahn zur Verbindung der Ober- mit der Unterstadt Brüssels soll demnächst gebaut werden. Eine den

bedeutenden Verkehr bewältigende Bahn hat sich nämlich als Nothwendigkeit herausgestellt, da man berechnet hat, daß mindestens 20—40.000 Personen zu befördern sind; während in den Morgen- und Abendstunden der Verkehr nur gering sein würde, ist in der Zeit zwischen zwölf Uhr Mittags und sechs Uhr Abends auf eine besonders große Frequenz zu zählen. Die Bahn soll an der Ecke der Madelaine- und Putteriestraße beginnen und in Exelles an der Bastionstraße hinter dem Bruckere-Brunnen endigen; eine Zwischenstation wird unter dem Königsplatze angeordnet werden. Der für die Bahn erforderliche Tunnel soll eine Breite von 10 m erhalten; das Drahtseil wird ein Gewicht von 6222 kg haben. In jedem Wagen können 60 Personen Platz finden und mit einer Geschwindigkeit von 3-6 m per Secunde befördert werden. Die Gesamtkosten der Bahn sind auf drei Millionen Francs veranschlagt. („Die Straßenbahn.“)

Eisenbahn nach dem Weißen Meere. Diese Bahn soll sich an die von Moskau nach Wologda führende Eisenbahn anschließen, daher von Wologda bis nach Archangel führen. Es soll eine Schmalspurbahn von etwa 1 m Spurweite werden; ihre Kosten werden auf ca. 20 Millionen Gulden veranschlagt. Sie soll bis 1. Jänner 1898 vollendet sein. Für diesen Bau hat die russische Regierung die Verwendung ausländischer Schienen und sonstigen Zugehöres ausnahmsweise gestattet, u. zw. wohl aus dem Grunde, weil mit dem Bahnbau sowohl von Wologda aus nordwärts, als auch von Archangel aus nach dem Süden zu begonnen werden soll; letztere Stadt liegt aber so, daß sie von den Industriegebieten Russlands nur mit den größten Schwierigkeiten erreicht werden kann, und man deshalb auf die Zufuhr per Schiff aus dem Auslande angewiesen erscheint. Die Moskau-Jaroslavl-Eisenbahngesellschaft übernimmt den Bau dieser Bahn nach dem Weißen Meere. („Railr. gaz.“)

Aluminium als Material für Schiffe. Von Seite der engl. Admiralität haben vor kurzem Proben stattgefunden, um die Benützbarkeit des Aluminiums für Marinezwecke zu erproben. Die Leichtigkeit des Aluminiums würde es zu einem für die Seeschifffahrt sehr verwendbaren Material machen, wenn es sich nicht herausgestellt hätte, daß es der corrosiven Wirkung des Salzwassers wenig Widerstand entgegensetzt. Zwei Platten, $\frac{1}{16}$ Zoll stark, wurden drei Monate hindurch im Norfolk Arsenal dem Seewasser ausgesetzt; die eine bestand aus reinem Aluminium, die andere war ein wenig mit Nickel legirt. Die Platte aus reinem Aluminium war nach dieser Zeit mit langen Entenmuscheln bedeckt und durch das Seewasser angefrassen. An der legirten Platte befanden sich nur kleine Muscheln, doch war dieselbe arg zerfressen und durchlocht, ungefähr wie eine aus Kupfer und Eisen legirte, dem Seewasser ausgesetzte Platte. Nach Ansicht der Marine-Ingenieure ist es demnach nicht thunlich, Schiffe oder Boote, welche lange Zeit hindurch im Wasser bleiben, aus Aluminium zu bauen, für Boote jedoch, welche nur zeitweise benützt werden, ist Aluminium wegen seiner Leichtigkeit vortheilhaft anzuwenden. (Mitth. d. Patentbur. J. Fischer in Wien.)

Farbenfälschungen. An der Versuchsanstalt der deutschen Gesellschaft zur Beförderung rationeller Malverfahren (A. V.) in München, wurden wiederholt eine große Anzahl der im Handel befindlichen Farbstoffe eingehenden Untersuchungen unterstellt und hat sich gemäß eines von dieser Versuchsstation veröffentlichten Gutachtens ergeben, daß besonders die Materialien für die Decorationsmalerei und den Anstrich in geradzue unverantwortlicher Weise gefälscht werden. Insbesondere hat sich ergeben, daß die soliden, echten grünen und blauen Farbstoffe, die grünen und blauen Ultramarine von sogenannten Wand- und Kalkgrünen, Modeblaus, Ultramarinersatz, zum Schaden der Consumenten verdrängt werden. Diese Surrogate, sowohl Blau wie Grün, bestehen öfters nur aus Thon, Schwerspath etc. und sind mit geringen Mengen von nicht lichtbeständigen Anilin-, bezw. Theerfarbstoffen aufgeschönt. Dem Lichte ausgesetzt, verschwinden diese Producte zum Theile schon in wenigen Stunden, während die echten Ultramarinfarben lichtecht und wetterbeständig sind.

Im Interesse der Behörden und des Publicums, sowie der soliden Industrie, scheint es bei der nunmehr herannahenden Bausaison dringend geboten, Behörden, Architekten und Baumeister, Maler, Hausbesitzer etc. auf diese Thatsachen aufmerksam zu machen und sie zu veranlassen, den im Handel erscheinenden Farbenproducten Vorsicht entgegenzubringen und von den Lieferanten Garantie für Echtheit und Lichtbeständigkeit der betreffenden Fabricate zu verlangen.

Bücherschau.

7335. **Die Rentabilität der Tauernbahn und ihrer Fortsetzung nach Triest.** Ein Beitrag zur Klärung der finanziellen Frage der Tauernbahn. Mit einer Uebersichtskarte der projectirten Linien, mit je einem Höhen- und Längsprofile der Linien Sachsenburg bis Schwarzach, Spital-Eben und Görs-Assling. Herausgegeben von der Börse-Deputation. Triest, Buchdruckerei des österreich. Lloyd. 1894.

Die Broschüre enthält den Bericht der ständigen Eisenbahn-Commission der Triester Handelskammer über die im Titel näher bezeichnete, actuelle Frage. Derselbe umfasst zwei interessante Elaborate; in dem ersten Elaborate weist das Commissionsmitglied Alfred Escher an der Hand der Ergebnisse der Gotthardbahn und in Analogie der Verhältnisse dieser Bahn mit jenen der Tauern-Triest-Linie ausführlich nach, daß an der Rentabilität der letzteren innerhalb eines gewissen Zeitraumes vom rein finanziellen Standpunkte aus nicht gezweifelt werden kann; in dem zweiten Elaborate prüft Ingenieur Dr. Buzzi auf Grund umfassender, sehr genauer und mit großer Gewissenhaftigkeit vorgenommener Untersuchungen und Studien, ob die Verhältnisse der Linie Tauern-Triest in bau- und betriebstechnischer Hinsicht jenen der Gotthardbahn thatsächlich ähnlich oder ungünstiger sind als diese, und ob nicht etwa von diesem Gesichtspunkte aus die nur auf dem finanziellen Vergleiche beruhenden Berechnungen sich als optimistisch erweisen. Das Resultat dieser Studie ist ein überaus günstiges. Unter Berufung auf die von Launhardt entwickelten Grundsätze über Tarifbildung gelangt Dr. Buzzi zu dem Ergebnisse, daß sich als finanzielles Gesamtresultat der ganzen Tauernlinie mit ihrer Fortsetzung bis Triest (Sachsenburg-Mallnitz-Gastein-Schwarzach, Assling-Wochen-Lucia-Görs) ein Gesamt-Reinertrag von 325.900 fl. = ca. 0.70% des nominellen Anlagecapitals herausstellt, wobei auf die Entwicklung des Localverkehrs keine besondere Rücksicht genommen erscheint. Von einer Passivität der fraglichen Bahn kann sonach keine Rede sein. Der Commissionsbericht weist in seinem Schlussworte überdies noch auf den bedeutenden volkswirtschaftlichen Nutzen hin, den das Reich, die Kronländer, der Seehafen Triest und die österreichische Schifffahrt in vielen Beziehungen aus dem Bau und Betrieb der Tauernbahn und ihrer Fortsetzung nach Triest ziehen werden und hofft auf eine rasche günstige Erledigung der Triester Bahnfrage.

A. B.

7334. **Lohntabellen für Eisenbahner** nebst einem Anhang, zusammengestellt und herausgegeben von Ingenieur S. Kornmann. Lemberg, H. Altenberg. Preis 90 kr. ö. W.

Das zeitraubende und mühselige Aufstellen und Nachrechnen der Lohnlisten wird durch das Buch Kornmann's vollständig erspart. Wir finden in demselben und zwar sehr übersichtlich und einfach angeordnet, den Verdienstbetrag von 20 Kreuzer beginnend, von fünf zu fünf Einheiten bis 2 Gulden, von 2 Gulden beginnend zu zehn Einheiten bis 4 Gulden, und von 4 Gulden zu 25 Einheiten bis 5 Gulden, für Arbeitstage von $\frac{1}{4}$ bis $3\frac{3}{4}$ berechnet. Die Tabellen sind ohne Erläuterung verständlich und auch für die Geldwährung anderer Staaten anwendbar. Das Buch, das übrigens sehr handsam ist, enthält auch eine Tabelle für die Spitals- und Unfallversicherungsabzüge, für die Tagelöhne von Professionisten und Handlanger, für Multiplicationen von 2×2 bis 100×100 und noch andere geometrische und physikalische, sowie Maß-, Gewichts- und Münztabellen, schließlich auch eine Uebersetzung der Zahlen von 1 bis 1000 in neun Landessprachen. Alle Eisenbahner und Bautechniker, welche mit einschlägigen Berechnungen zu thun haben, seien auf das werthvolle Hilfsbuch, das ihnen hier ein College bietet, nachdrücklich aufmerksam gemacht.

A. B.

7316. **Geheimrath Dr. Carl Max von Bauernfeld.** Nachruf von M. Schmidt. 19 Seiten. München 1894, Akademische Buchdruckerei von F. Straub.

Die vorliegende, recht lesenswerthe Schrift, welche als Separat-Abdruck aus dem Jahresberichte der königl. technischen Hochschule zu München für das Studienjahr 1893/94 erscheint, schildert in liebevoller Weise den Lebensgang eines Altmeisters technischer Wissenschaft, des am 3. August v. J. dahingeshiedenen Professors v. Bauernfeld, der, aus bescheidenen Kreisen hervorgegangen, dazu berufen war, im Verlaufe eines langen, thätigen Lebens seiner Wissenschaft, wie seinem Vaterlande hervorragende Dienste zu leisten. Die kleine, pietätvolle Schrift ist mit dem wohlgelungenen Bilde Bauernfeld's geschmückt und enthält ein vollständiges Verzeichnis seiner selbständigen Schriften, Abhandlungen etc., gibt daher auch ein klares Bild seiner umfassenden literarischen Thätigkeit.

7738. **De Tandspoorweg op Sumatra**, Door J. W. Post; *Le chemin de fer à crémaillère à Sumatra*, par J. W. Post; *Le réseau des chemins de fer de l'état à Sumatra* par J. W. Post.

Die drei Broschüren, welche den durch sein Querschwellensystem bekannten Ingenieur Post zum Verfasser haben, behandeln den gleichen interessanten Gegenstand, nämlich die niederländischen Staatsbahnen auf der Insel Sumatra, die in erster Linie berufen sind, die Aufschließung und Verwerthung der reichen Kohlenschätze dieser Insel zu erleichtern und zu fördern. Das Netz umfasst 177 km Bahnen; hievon sind 124 km Reibungsbahnen, während 53 km als gemischte Bahnen (Reibungs- und Zahnradbahnen) betrieben werden. Entsprechend den Eigenthümlichkeiten des Terrains und der Bahntrasse wird die Zugförderung derart organisirt, daß von Lounto bis Solok Gebirgslocomotiven von 34 t Dienstgewicht, von Solok bis Batou-tabal Flachlandslocomotiven von $19\frac{1}{2}$ t, von Padand-Pandjang bis Batou-tabal (Zweignbahn) und bis Fort de Kock bezw. Kaion-tanam Zahnradlocomotiven von $26\frac{1}{4}$ t und von Kaion-tanam bis Port-Emma Flachlandslocomotiven von $19\frac{1}{2}$ t Dienstgewicht zur Verwendung gelangen. Die Erdarbeiten waren sehr bedeutende; es musste auch ein Tunnel von 825 m Länge hergestellt werden; desgleichen ist die Zahl der Kunstbauten keine geringe; unter ihnen befinden sich mehrere größere, unter besonders schwierigen Verhältnissen erbaute Brücken aus Stein und ebensolche aus Eisen. Die Spurweite beträgt 1.067 m. Der Oberbau ist durchwegs in allen seinen Theilen aus Stahl; die Schwellen sind nach System Post, 1.90 m lang und wiegen 39 kg. Locomotiven und Wagen sind ziemlich einfach construiert und mit selbstthätiger centraler Kuppelung ausgerüstet. Post hat seinen Abhandlungen viele hübsche und deutliche Abbildungen beigegeben.

A. B.

1798. **Leitfaden der Kunstgeschichte.** Von Dr. Wilhelm Buchner. Besondere Ausgabe für Oesterreich, bearbeitet von Dr. Weiser und Dr. Halmel. Essen und Wien (Spielhagen & Schurich) 1894. Preis 2 fl.

In gedrängtester Form ist hier das Wissensnothwendigste über alle Kunstepochen der Culturvölker, die Architektur, Plastik und Malerei umfassend, enthalten, und dem Titel entsprechend, die Kunstentfaltung in den österreichischen Ländern in verhältnismäßig umfangreicher Weise behandelt. Die beigegebenen Abbildungen, 174 an der Zahl, sind instructiv gewählt, in genügender Ausführung, und nicht durchwegs solche, wie sie in allen Büchern ähnlicher Art herumgetragen werden. Man kann um den Preis, den das Buch kostet, thatsächlich nicht mehr bieten, und kann in den bescheidenen Umfang des Werkes nichts mehr pfpfen. Es sei daher allen Jenen, welche auf kürzestem Wege einen Ueberblick über die Kunstgeschichte sich erwerben wollen, aufrichtig empfohlen.

K.

Geschäftliche Mittheilungen des Vereines.

ad Z. 675 ex 1895.

TAGES-ORDNUNG

der ausserordentlichen Hauptversammlung.

Samstag den 6. April 1895.

1. Verificirung des Protokolles der ordentlichen Hauptversammlung von 9. März 1895.
2. Veränderungen im Stande der Mitglieder.
3. Mittheilungen des Vorsitzenden.
4. Engere Wahl von drei Verwaltungsräthen mit zweijähriger Functionsdauer.
5. Ersatzwahl eines Mitgliedes in das ständige Schiedsgericht.

6. Vortrag des Herrn Chef-Ingenieurs Heinrich Schwioger: „Ueber die elektrische Bergbahn in Barmen.“

Zur Ausstellung gelangen:

1. Durch Herrn beh. aut. Civil-Architekten Carl Schlimp, keramische Producte seiner Thonwaaren-Fabrik in Schattan.
2. Eine Collection von Arbeiten der Hörer der Ecole des ponts et chaussées in Paris.

Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner.

Donnerstag den 11. April 1895.

Vortrag des Herrn Montan-Secretärs Baron Foulon: „Ueber das Chromerzvorkommen in Dubostica in Bosnien.“

INHALT. Die Fulton-Hochbahn in Brooklyn. Von Dr. Th. Delmar, Ingenieur. — Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefandom. Fortsetzung der Discussion am 6. Februar 1895. — Vereins-Angelegenheiten: Bericht über die 21. (Wochen-)Versammlung der Session 1894/95. Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner. Versammlung vom 28. Februar 1895. — Vermischtes. Bücherschau. — Geschäftliche Mittheilungen des Vereines. Tagesordnungen.

Eigenthum und Verlag des Vereines. — Verantwortlicher Redacteur: Paul Kortz, beh. aut. Civil-Ingenieur. — Druck von R. Spies & Co. in Wien.

ZEITSCHRIFT DES OESTERR. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES.

XLVII. Jahrgang.

Wien, Freitag den 12. April 1895.

Nr. 15.

Alte Häuser in Wien.*)

Wenig Wienern dürfte das in nebenstehender Zeichnung (Fig. 1) dargestellte Häuschen unbekannt sein, und wer heute durch die schon theilweise regulirte Burggasse hinaufgeht, bleibt

volkstümliche Bezeichnung „Croatendörfel“ recht treffend erscheinen lässt, hat an seiner einen Ecke einen fünfstöckigen Neubau, an der anderen das sogenannte „Fasszieherhaus“, mit



Fig. 1. Das „Fasszieherhaus“.



Fig. 2. Das „Badstieberhaus“.

an der Ecke der Spittelberggasse wohl eine kleine Weile stehen, überrascht von dem, gerade hier besonders auffälligen Contraste zwischen dem Alten und Neuen. Das winkelige, schmutzige, enge Fassziehergässchen, das uns die für diese Gegend gewählte,



Fig. 3. Haus im VI. Bez., Gumpendorferstrasse 120.



Fig. 4. Haus im VI. Bez., Gumpendorferstrasse 122.

seinem Zwiebelthürmchen kaum den ersten Stock des Nachbarn erreichend. Wie bei allen, zumindest aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Vorortehäusern hat die Tradition auch hier Wahrheit und Sage bunt vermisch. Nebenbei und mit Bezug auf noch andere in der Folge zu besprechende alte Häuser der Vororte sei hier erwähnt, daß, auf die gelegentlich der Aufnahmen dieser Objecte an Ort und Stelle eingezogenen Erkundigungen bei dermaligen und früheren Besitzern, zumeist die Auskunft gegeben wird, es sei das ein Jagdschlösschen der Kaiserin Maria Theresia gewesen. Erwiesen ist, daß die große Kaiserin mehrere derartige

*) S. auch Zeitschrift 1894 Nr. 4.

Schlösschen in Wiens Umgebung hatte, aber nach den erwähnten Mittheilungen aus dem Volksmunde müssten deren 12 bis 15 gewesen sein. Das Fasszieherhaus nun — in früheren Jahren nach dem Rundthürmchen „zur Rondellen“ genannt — dürfte mit seinen beschränkten Räumen wohl für ein kaiserliches Absteigequartier zu klein gewesen sein; es liegt für Wagen und Reiter unbequem an der Lehne und zeigen die Dimensionen von Hof und Thorweg deutlich, daß da wohl nie eine Carosse oder ein Reiter passiren konnte. Der Hof, etwa 10 Schritte im Gevierte, gibt mit seinen zwei offenen Steintreppen, den rundum laufenden Gängen, einem ober dem Thorwege errichteten Hausaltare mit Bildern, Statuetten, einer alten Lampe und bunten Kunstblumenstücken, dem Pittoresken der Gassenansicht nichts nach. Würde nicht die hier doppelt so groß erscheinende neue Zinskaserne von gegenüber, fast möchte man sagen geringschätzend über das Dach des alten kleinen Nachbarn in dessen kühles Höfchen hinein sehen, man könnte bei dem wenigen, stillen Verkehre in diesem Gässchen vergessen, daß man nur wenige hundert Schritte vom Centrum der Metropole steht. Bezüglich des Alters und ursprünglichen Besitzers dieses Hauses hat die Annahme manches für sich, daß es als Lustschlösschen irgend einer Adelsfamilie gehörte und gelegentlich der zweiten Türkenbelagerung, gleich dem Geiling-Haus in der Windmühlgasse, von einem der türkischen Paschas bewohnt war und daher vor der Zerstörung bewahrt blieb.

Nicht so alt, doch nicht minder interessant ist das in Fig. 2 dargestellte, von dem Dache eines Nachbarhauses aufgenommene sogenannte „Badstieberhaus“ in Währing an der Ecke der früheren Kirchen- und Herrengasse gelegen. Dieses soll thatsächlich als Jagdschlösschen von Maria Theresia erbaut, und später ihrer einstigen Aja, der Gräfin Fuchs, geschenkt worden sein. Alte Stiche von Wien und Umgebung aus jener Zeit zeigen an den heute dicht verbauten Hängen Gärten, Weingelände und Wald, und mag es bei den damaligen Zuständen von Weg und Steg solcher Jagd-Rendezvous für die vornehme Gesellschaft wohl sehr bedurft haben. An dem Badstieberhaus — nach den jetzigen Besitzern, welche darin eine Seifensiederei betreiben, so benannt — in dessen geräumigen Stuben einst gar hohe Gäste fröhliche Stunden verbracht und dessen Thor manche Carosse mit stolzem Wappen passirt haben dürften, ist die einstige Vornehmheit an dem heute verglasten und verengten Thorbogen mit den Strebepfeilern, welcher den Gästen das Ein- und Aussteigen in gedeckter Halle erlaubte, noch zu erkennen.

Eine der ersten und auch reizendsten Ansiedelungen in Wiens Umgebung war das alte Gumpendorf oder Gundendorf, wie es Pater Fuhrmann in seiner Beschreibung Wiens nach einem

alten Adelsgeschlechte nennt. Hier an den Ufern der Wien war schon zu Anfang des vorigen Jahrhunderts eine ausgebreitete Villeggiatur entwickelt, und nennt Pfarrer Adolf Meinrad als ersten nachweisbaren Grundherrn einen Albero von Gumpendorf als Zeitgenossen Heinrich Jasomirgott's, also sogar aus dem 12. Jahrhundert. Erwiesenermaßen waren die Mollard, Waffenberg, Hillebrand, Arenberg, Meraviglia, Königsegg, Gottesnigg und Andere hier begütert, und ist zu bedauern, daß es mit so vielen Schwierigkeiten verbunden ist, über die Erbauer der heute noch stehenden Schlösschen und Landsitze und sonach auch über die Architekten jener Zeit Verlässliches zu erfahren.

Die hier wiedergegebenen Häuser Nr. 120 und 122 (Fig. 3 u. 4) Gumpendorferstraße lassen schon in dem Aeußeren ihre einstige Bestimmung erkennen. Es waren Landhäuser einiger der vorhin erwähnten Adelsgeschlechter, in Gärten, zum Theil an der Wien, zum Theil an Weingeländen gelegen.*)

Das Haus Nr. 122 mit dem Doppelgiebel (Fig. 4) ist das ältere und wurde vor einem Jahre demolirt; es enthielt, wie das noch stehende Nachbarhaus, ein Fabriks-Etablissement. Beide zeigen im Innern behagliche Raumverschwendung in der Anlage der Stiegen und lichten Corridore, beide hatten einen hohen geräumigen Mittelsaal mit guter plastischer Deckenarchitektur. Daraus wurden Comptoir-Räume, erfüllt von emsig rechnenden Menschen. Die Gassen, die Häuser und das Innere derselben verfällt der Schablone des Erwerbes.

Conservativer in dieser Richtung ist die innere Stadt, und wenn auch hier die Besitzer ebenso wechseln wie in den Vororten, und über Alter und Erbauer der alten Familienhäuser und speciell über die beteiligten Künstler auch schwer Sicheres zu eruiren ist, so sind diese Bauten doch nicht so, man möchte sagen, über Nacht verschwunden. Gründlicherem Nachforschen und Studium wird es in interessanteren Fällen immer noch möglich sein, bessere Aufschlüsse zu erreichen. Solche Forschungen gehen aber

einstweilen über den Rahmen der vorliegenden Arbeit hinaus. Das in Fig. 5 dargestellte Gitter und der Brunnen sind aus dem Hofe des dem Erzbisthum St. Stefan gehörigen Hauses I. Bräunerstraße Nr. 3. Nach Schimmer's Häuserchronik stammt dieses Haus aus dem 16., die Gitter aber höchstens aus dem Ende des 17. Jahrhunderts.

Erwähnenswerth ist, daß in den Gittern, welche die Gänge des ersten und zweiten Stockes umfassen, zwar eine allgemeine, aber keine Detail-Symmetrie eingehalten ist, daß der Meister namentlich das Blatt-Ornament zwanglos frei behandelte, und daß auch die Stiegengitter, welche demnächst zur Darstellung gelangen sollen, originelle Motive aufweisen.

Hans Leischner.

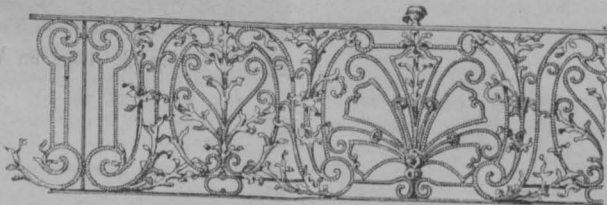


Fig. 5. Details vom Hause, I. Bräunerstraße 3.

Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefandom.

Fortsetzung der Discussion am 9. Februar 1895.

Berichterstatter Herr Hofrath R. v. Gruber ergreift das Wort zu einer thatsächlichen Berichtigung.

Hochgeehrte Herren!

Herr Architekt Dell, Assistent an der k. k. technischen Hochschule, hatte die Freundlichkeit, mich aufmerksam zu machen, daß meinen Darlegungen über antike Feststraßen gegenüber, von verschiedenen Seiten der geehrten Versammlung bemerkt wurde, ich habe den Städtebauern des Alterthums unrecht gethan, indem ich nur auf Athen und Rom hinwies, aber jene Städte überging, welche eine streng regelmäßige Anlage aufwiesen. Ich nehme keinen Anstand, diese Lücke meines Vortrages

zu ergänzen, indem ich ausdrücklich hervorhebe, daß ich nur aus dem Grunde ausschließlich auf die beiden Metropolen des classischen Alterthums hinwies, weil diese, sowie Wien, aus kleinen Anfängen hervorgingen und sich allmählig zu Großstädten entwickelten, also für den vorliegenden Fall als Vergleichsobjecte dienen können.

*) Pater Adolf Meinrad erwähnt, daß im 17. Jahrhunderte die Gumpendorfer Weine mit den besten des Auslandes zu concurriren vermochten. Aus der Schilderung dieses Gumpendorfer Pfarrers geht hervor, daß dieser Vorort noch vor 100 Jahren den Charakter eines Landdorfes hatte, und mit seinen 4 großen Mühlen und zahlreichen Villen den Städtern ein gern besuchter Lieblingsort war.

Ich füge nun sehr gerne hinzu, daß die griechischen Städtebauer schon in perikleischer, noch mehr aber in nachalexandrinischer Zeit und ebenso die späteren römischen Meister bei Neugründungen von Städten auf strenge Regelmäßigkeit der Anlage großen Werth legten. Die Straßen wurden geradlinig und sich rechtwinkelig kreuzend gezogen, dazwischen regelmäßige Plätze eingeschaltet und diese wie jene mit säulengeschmückten Bauwerken abgeschlossen oder besetzt. An der Spitze dieser Städte standen Piräus und Rhodus, ihnen folgten unter vielen anderen Megalopolis, Messene und vor allen Alexandria, dann in spätrömischer Zeit Palmira und Heliopolis u. s. w.

Aber eben der Umstand, daß die alten Meister bei Neuanlagen von Städten den geraden Straßenzug, so weit es die Terrain-Verhältnisse gestatteten, bevorzugt haben, bei Umgestaltung und Erweiterung der alten Hauptstädte jedoch nichtsdestoweniger die unregelmäßigen der gebrochenen Linien der im allmählichen Werden entstandenen Straßen und Plätze wahrten, um die an denselben stehenden Monumente pietätvoll zu erhalten und ihre malerische Gruppierung nicht zu stören, zeigt uns deutlich, daß sie den geraden Straßenzug nicht einseitig, ohne Rücksicht auf das geschichtlich Gewordene verfolgten, sondern stets die Verhältnisse wohl gewürdigt haben, unter welchen der alte Stadtkern mit seinen gefeierten Prachtbauten entstanden war. Dies habe ich in meinem Vortrage nicht genügend betont, ich fühle mich also Herrn Architekten Dell zu dem verbindlichsten Danke verpflichtet für sein liebenswürdiges und taktvolles Entgegenkommen, wodurch er mir Gelegenheit gab, meine Ausführungen zu vervollständigen.

Herr Professor Prokop:

Meine Herren!

In der Sitzung vom 26. Jänner hat Herr Ober-Ingenieur Koestler seine Verwunderung darüber ausgedrückt, daß über eine Verhandlung in einem Ausschusse, die noch nicht abgeschlossen war, eine Zeitungsnotiz erscheinen konnte, und Herr College Reuter hat sich dahin ausgesprochen, daß es nicht geduldet werden dürfe, und daß es der Würde und dem Ansehen des Vereines nicht zuträglich sei, wenn Ideen, die noch nicht abgeschlossen seien, vorzeitig in die Oeffentlichkeit getragen werden. Nun, meine Herren, drei Tage später ist in den Tagesblättern folgende Notiz erschienen:

(Avenue Praterstern-St. Stefan.) Der vom Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein eingesetzte „Ausschuss für die bauliche Entwicklung Wiens“ hat unter dem Vorsitze des Obmannes Hofrath Professor Gruber einstimmig beschlossen, in einer Resolution gegen das Riehl'sche Project einer Avenue Praterstern-St. Stefan Stellung zu nehmen.

Es ist dies nun auch gewiss ein Vorgang, der umso weniger zu rechtfertigen ist, als drei Tage vorher, hier im Vereine, über einen bestimmten Anlass die Meinung ausgesprochen wurde, daß ein derartiges Vorgehen nicht geduldet werden sollte. Es ist selbstverständlich, daß der Ausschuss dieser Enunciation vollkommen ferne steht, aber bedauerlich ist es, daß durch private Mittheilungen, durch Indiscretion dieses in die Oeffentlichkeit gelangen konnte! Dieses war auch die eigentlich veranlassende Ursache, daß ich mich damals zum Worte gemeldet habe. Aber, meine Herren, es ist noch so Manches vorgekommen, was, wie ich glaube, der Sache der Discussion, der objectiven Beurtheilung der in Rede stehenden Frage nicht zuträglich gewesen ist.

Ich glaube nämlich, daß der Ausschuss seine Resolution zu frühzeitig gefasst, seine Resolution zu frühzeitig dem Verwaltungsrathe bekanntgegeben hat, und daß der Verwaltungsrath zu frühzeitig die Bekanntgabe verlautbaren ließ, denn dadurch ist es ganz selbstverständlich, daß die Objectivität aufhört, und zwar deshalb, weil man in Zwangslagen kömmt. Man kömmt als College in die Zwangslage, gegen einen hochansehnlichen Ausschuss und gegen hochachtbare Mitglieder desselben Stellung nehmen zu müssen; ich versichere Sie, daß viele Collegen, mit denen ich gesprochen habe, und welche Anhänger dieses Projectes sind, mir die Erklärung abgaben, sie wollen für das Project sich nicht aussprechen, nachdem der Ausschuss sich bereits gegen dasselbe ausgesprochen habe. Jedenfalls wird also dieser Umstand der freien Discussion nicht ganz zuträglich sein. Der Bericht des Ausschusses verräth selbstverständlich, nachdem ja der Beschluss einstimmig gefasst worden ist, eine gewisse Tendenz: das Project ganz einfach zu verwerfen und gegen die Ausführung desselben Stellung zu nehmen. Es ist das aus mancher

Motivierung und Stilisirung des Berichtes zu ersehen, wie z. B. daß die Idee „geschickt“ vertreten ist, daß „bestechende Bilder“ vorgebracht worden sind u. s. w. und, was ich an dem Berichte am meisten tadeln möchte und muss, das ist, daß man an einer solchen Arbeit, für die Jahre verwendet worden sind, aber auch gar nichts Gutes gefunden hat. Ich glaube, man hätte, schon aus collegialen Rücksichten einer solchen Arbeit gegenüber sich anders aussprechen können. Ferner sind unter den mir bekannt gewordenen Rednern, welche hier im Vereine sprechen sollen und gesprochen haben, auch Concurrenten für den großen Stadterweiterungsplan. Ich glaube, meine Herren, daß seitens der letzteren vielleicht eine gewisse Zurückhaltung besser am Platze gewesen wäre; es ist ja schwer, in diesem Falle ganz unparteiisch vorzugehen; man hat ja bei der Concipirung des eigenen Planes seine bestimmten Ideen, und man geht bei Beurtheilung eines anderen Projectes leicht etwas weiter, als man gehen sollte! Dagegen constatire ich mit ganz besonderem Vergnügen, daß am dritten Discussionsabend der Herr Referent, unser geehrter Herr Präsident, in einem anderthalbstündigen, anziehenden Vortrage uns höchst interessante Thatsachen mit Rücksicht auf das Project mitgetheilt hat, die wir in dem Ausschuß-Berichte vermisst haben. Mit ganz besonderer Genugthuung kann man constatiren, daß sich auch eine ganz andere Stimmung hier gezeigt hat; daß die Verdienste des Herrn Riehl wenigstens anerkannt worden sind; daß man ferner gewisse Bedenken, besonders in ästhetischer Beziehung, nunmehr als nebensächlich bei Seite ließ und daß nur einige „sehr schwerwiegende“ Bedenken hervorgehoben werden sollten. Es hat dieses gewiss im günstigsten Sinne hier eingewirkt; die Position des Herrn Riehl hat sich dadurch wesentlich gebessert. Am ersten Abende ist es mir wirklich so vorgekommen, als wenn über einen armen Sünder Gericht gesprochen wurde. Am zweiten Abende wurden dessen Verdienste sogar schon nach der Richtung hin anerkannt, daß es geheißen hat: wenn sein Project auch keinen Erfolg haben sollte, so hätte er das große Verdienst, in die großen Massen und auch in Kreise, wo bisher ein derartiges Entgegenkommen nicht zu finden gewesen wäre, das Interesse für solche Fragen wachgerufen zu haben; ja, es wurden ihm sogar für einen eventuellen Erfolg auch noch Rathschläge gegeben, das heißt, es wurden einzelne Aenderungen an dem Projecte vorgeschlagen; also Alles, was wir bei der ersten Discussion nicht gefunden haben.

Wenn ich nun zur Sache selbst übergehe und jene Bedenken mir entgegen halte, welche in verkehrstechnischer Beziehung ausgesprochen worden sind, so ist es ein schwerer Vorwurf, daß es heißt, daß sein Project nicht im Zusammenhange mit dem großen Ganzen, das heißt mit der weiteren Stadtregulirung in's Auge gefasst worden sei. Ich kann diesen Vorwurf nicht unterschreiben, denn, wenn wir das Project ansehen, werden wir finden, daß Seitenanschlüsse geplant worden sind, gerade mit Bezug auf die geplanten Ideen, die sich auch in den einzelnen Concurs-Entwürfen aussprechen, und auch anschließend an Straßenzüge, welche von Seite der Gemeinde geplant sind. Vorausgesetzt, daß die Straße in den Stefansplatz einmündet, sehen wir, daß insbesondere auch Abzweigungen vorgesehen sind zweierlei Art, einmal, daß eine große Ableitung für den Hauptverkehr, für den Durchzugsverkehr in der Nähe des Lugeck, geplant wird, wo ein größerer Platz auszugestalten wäre, wo das Fuhrwerk in einem stumpfen Winkel in die auch von Seite der Gemeinde projectirte Straße einlenken könnte, die ich der Einfachheit halber heute kurzweg immer Parallelstraße nennen möchte, das ist: die Parallelstraße mit der Rothenthurm- und Kärntnerstraße. Es ist also diese Verbindung vorgesehen, und es kann nicht diese Straße als eine in den Stefansplatz einmündende, aufhörende und verkehrshemmende Straße bezeichnet werden, wo für den Wagenverkehr kein anderer Ausweg als die Kärntnerstraße übrig bliebe. Es wird die Straße eine Luxusstraße genannt, weil sie „wohl im Stande wäre, den Verkehr aus der Rothenthurmstraße, der ja ohnedies ein weit minder sein soll als in der Kärntnerstraße, noch mehr herüberzuziehen, das heißt zu entlasten, aber daß sie keinen Einfluss auf die Entlastung der Kärntnerstraße haben könnte,“ — das kann aber nur Geltung haben, wenn die erwähnte geplante Verbindung übersehen wird. Es ist somit diese von Herrn Riehl geplante Straße ganz gewiss auch eine solche, welche eine zweckmäßige Verbindung zwischen dem Norden und Süden der Stadt anstrebt und, wenn sie durchgeführt würde, auch that-

sächlich erreicht und die eine Entlastung der Rothenthurmstraße und auch der Kärntnerstraße bewerkstelligt.

Es ist dabei weiterhin zu bemerken, daß diese Straße, wenigstens in dem Theile vom Laurenzerberge bis in die Verbindung der Akademiestraße, zugleich auch eine größere Breite hätte; sie soll 28 resp. 25 m breit sein; jedenfalls ist sie also breiter geplant, als es diese zweite parallel gedachte Verbindung wäre.

Weiter dürfen wir als einen Vorzug die kurze Herstellzeit nicht vergessen. Mit Rücksicht auf das Geplante ist nämlich auch zu erwarten, daß diese Straße binnen wenigen Jahren (es ist ja ein gewisser Termin daran geknüpft) fertiggestellt sein würde. Wenn wir dagegen auf die Verbreiterung der Kärntnerstraße einen Rückblick machen, so wurde damit kurz nach dem Beginne der Stadterweiterung begonnen, und es sind schon 30 Jahre verflossen, ohne daß die Verbreiterung vollkommen durchgeführt wäre. Wenn wir uns den von der Gemeinde geplanten Durchbruch denken: Akademiestraße, Aula, Laurenzerberg, und uns dabei vorstellen, daß in derselben Weise vorgegangen werden würde, wie bei der Kärntnerstraße, so wird diese Verbreiterung, meine Herren, nicht 30 Jahre, sondern 50 Jahre dauern, und zwar dies umsomehr, weil dort kein Hauptverkehr besteht, wie in der Kärntnerstraße. Dadurch ist aber der Sache gewiss nicht gedient, weil nach 50 Jahren, wenn diese Straße einmal eröffnet sein wird, die Breite für den Verkehr gewiss wieder viel zu klein sein wird! Ist ja die Breite der Kärntnerstraße, die dazumal festgestellt wurde, jetzt schon zu gering, und es ist in Folge dessen oft recht unangenehm in der Kärntnerstraße zu gehen, wegen des großen Verkehrs, der in derselben herrscht, trotz einseitigen Wagenverkehrs!

Wir haben gehört, daß nunmehr auch Zählungen über die Frequenz in den Straßen ausgeführt werden sollen, eine Einrichtung, die in London seit 50, in Berlin seit 30 Jahren besteht. Es wird der Verkehr (für Fußgänger und Wagen) genau überwacht, gezählt, registriert, und bekommt man dadurch Tages-, Wochen- und Jahresmaxima und lernt auf diese Weise im Verlaufe von Jahren den percentuellen Zuwachs kennen, um welchen die Frequenz in einem Straßenzuge steigt, und dieser percentuelle Zuwachs gibt uns die Möglichkeit, die nothwendige Breite für die Verbreiterung einer Straße der Stadt zu bestimmen und diese wäre für mehr als ein halbes Menschenalter voraus zu fixiren.

Ich habe früher constatirt, daß die von H. Riehl geplante Straße, wenn sie in entsprechende Verbindung mit der verlängerten Akademiestraße gebracht wird — und ich will in Parenthesis bemerken, daß sich am Lugeck ein trefflicher Platz anordnen lässt, der sich günstig verbinden ließe mit dem Platze am Hohen Markt — nicht eine Luxusstraße wäre, sondern in eminentem Sinne einem Durchzugsverkehr zu dienen in der Lage wäre, daß sie eine Straße ist, die faktisch den Norden mit dem Süden der Stadt verbindet.

Ich komme auf einen weiteren Einwand, durch den uns drastisch gezeigt wurde, wie die große Menge, welche etwa aus der Praterstraße heranzieht, „auf der Brücke herumprütschen und sich herumziehen würde und endlich in Bezug auf die Richtung der Straße völlig desorientirt sein werde“. So wie es uns gezeigt wurde, werden die Menschen gewiss nicht gehen, denn sonst würden sie überfahren werden. Sie werden trachten, die Brücke zu traversiren, weil dies der kürzeste Uebergang ist und weil da die Wagen nur nach zwei bestimmten Richtungen sich bewegen dürfen und da wird strenge Ordnung aufrecht erhalten werden, damit die Menschen her- und hinüber passiren können. Also die sechs Kreuzungen treffen nicht, wie gezeichnet wurde, auf der Brücke zusammen, sondern es wird die Sache vor der Brücke geordnet sein; über die Brücke aber müssen die Wagen, wie wir wissen, strenge getheilt, links und rechts fahren.

Wir haben weiter gesehen, wenn ich auf jene Einwände übergehe, welche in ästhetischer Beziehung ausgesprochen worden sind, daß so mancher dieser Einwände im Laufe der Discussion sich abgeschwächt hat und daß eben Fehler, welche im ersten Moment als große hingestellt worden sind, nach der späteren Bemerkung des Herrn Referenten als nebensächlich ganz beiseite gelassen worden sind.

Wenn ich nun nur auf die hervorgehobenen „Cardinalfehler“ übergehe, so wurden als solche bezeichnet:

Einmal die nothwendige Demolirung der griechischen Kirche des Architekten Hansen, dann die nicht durchgeführte Trennung des

Fern- und Nahbildes am Schlusse der Avenue und endlich überhaupt der Einbruch der Straße in den geschlossen gehaltenen Stefansplatz. Es wurde die Nothwendigkeit des Geschlossenseins des Stefansplatzes ganz besonders betont, denn, so hieß es, sonst würde das schönste Bild unserer bedeutendsten gothischen Kirche verunschönt werden, wir würden ein Zerrbild erhalten. Die anfänglich behauptete Convexität der Straße besteht thatsächlich nicht, auch ein in ästhetischer Beziehung aufzutreten sollender schädigender Einfluss existirt nicht.

Wenn man sich das Längenprofil der Straße, und zwar nicht verzerrt, sondern richtig im Maße, zeichnet und die Schlinie zum Stefansplatz zieht, so ersieht man, daß diese geringe Convexität von gar keinem nachtheiligen Einflusse ist. Von der früher getadelten großen Länge der Straße und von dem Umstande, daß an dem Ende nur nebelhafte Bilder erscheinen, haben wir, meine Herren, am letzten Besprechungsabende weiter nichts mehr gehört. Die Straße ist aber nicht einmal gar so lang; zudem haben wir den Stefansthurm als schönen Abschluss vor Augen. Und umgekehrt aber, wenn wir den Blick gegen die Praterstraße richten, so ist dort kein großes Bauwerk, welches den Prospect abschließt; wir sehen weithin in Gottes freie Natur.

Die projectirte Straße wäre im Ganzen 1500 m lang, und zwar in der Praterstraße 739 m, über der Brücke 68 m und von da der Durchbruch bis in die Stadt, also von der Brücke an bis zum Stefansplatz, 495 m. Von der angeblichen Langweiligkeit der Straße, wie sie geschildert worden ist und wie wir ja solche Straßen aus eigener Anschauung kennen, z. B. in Paris und in Berlin wird hier nichts zu bemerken sein. Ich möchte dagegen denn doch auch erwähnen, daß wir derartige lange Straßen kennen, welche die großartigste perspectivische Wirkung zeigen. Was speciell die Straßen in Berlin anbelangt — ich wiederhole nochmals, die Avenue hätte rund nur 1500 m Länge — so finden wir dort zehn Straßen zwischen 1350 bis 2000 m, sieben Straßen zwischen 2000 bis 2500 m und sechs Straßen bis 3000 m und darüber.

Nun freilich kann bei so langen Straßen leicht eine ermüdende Monotonie eintreten, insbesondere wie dies in Berlin bei manchen Straßen der Fall ist, wo selbe zum Theile aus dem vorigen Jahrhundert herkommen und von ganz niederen, beinahe gleich hohen Gebäuden umsäumt sind. Diese Monotonie ist aber hier nicht zu fürchten; es ist ja hier schon reichlich dafür gesorgt, daß beim Austritt aus der Praterstraße, beim Herauskommen gegen den Donauquai eine gewaltige Unterbrechung stattfindet, und zwar eine solche grandioser Art. Wenn wir uns dieses Bild vor Augen halten, so sehen wir bei der Ablenkung der geraden Linie über der Brücke schöne Neubauten an der einen Seite des Donaucanals (und auf der andern Seite werden wir solche auch noch erleben) und wenn wir weiter den Blick nach rechts lenken, wo das Auge neben hervorragenden Bauten längs des Donaucanals hingeleitet bis in die freie Landschaft hinaus, die mit dem Kahlenberg und Leopoldsberg abschließt, so haben wir eine so großartige Wirkung, daß wir in dem Momente, wo sich dieses Bild zeigt, auch wenn die Straße nicht eine Ablenkung durch die Brücke hätte, gewiss auf eine Zeit auf den Stefansthurm vergessen und, bis der Weg wieder in die gerade Linie einlenkt, vielleicht noch immer genug der Augenweide haben! Jeder von uns kann sich dieses Bild ausmalen, und ich möchte dasselbe mit Florenz und seinen Arno-Ufern und der großartigen Wirkung vergleichen und diese Partie einen nordischen Lungarno nennen.

Die Avenue als solche wurde aus den verschiedensten Rücksichten verworfen. Wir haben mannigfache Definitionen des Wortes Avenue gehört, wir haben vernommen, wie breit sie sein und wie der Schlusspunkt beschaffen sein soll. Das sind alles richtige, theoretische Grundsätze, die aber in der Praxis nicht immer existiren und trotzdem finden wir großartige perspectivische Bilder und Abschlüsse.

Lassen wir überhaupt das französische Wort „Avenue“ weg, damit wir nicht wieder in Wien etwas einbürgern, was eigentlich sprachlich sehr merkwürdig ist, eine Geh-„Allee“ und Reit-„Allee“. Ich glaube, wir sollten für Avenue den Ausdruck Zeile oder Straße nehmen. Wir haben also nun, meine Herren, keine Avenue mehr, sondern wir haben eine große grandiose Straße und wenn Sie wollen, haben wir zwei große Straßen, die, getrennt durch die Brücke, in einer geraden Linie verlaufen und ich glaube, wir könnten mit dieser Straße trotz ihrer Ablenkung zufrieden sein, wenn sie zur Durchführung käme. Diese Straße würde auch ganz gut eine Feststraße, eine Jubiläumsstraße

sein, denn wir sind letztbin im Geiste weit herumgeführt worden und haben gesehen, daß, wie im alten Athen und Rom, die Feststraßen ja nicht geradlinig sein müssen, wir können uns daher auch die kleine Ablenkung durch die Brücke ganz wohl gefallen lassen.

Wir haben weiter gehört, daß das Schlussbild einer geraden Straße senkrecht auf deren Richtung stehen sollte oder die Straßenrichtung senkrecht auf das Bauwerk, welches den Schluss der Straße zu bilden hätte und daß die Achse dieser Straße entweder auf die Achse des Gebäudes oder auf einen hervorragenden Bauthheil dieses Gebäudes zu richten wäre, so daß man ein geschlossenes Bild vor sich sieht und daß man aus dem Bilde auf die ganze Configuration des Bauwerkes selbst einen Schluss ziehen könne. Es ist dies ganz richtig für die Antike, für die Renaissance, den Barockstil, aber dies trifft zum wenigsten bei dem gothischen Stile zu, weil wir hier oft ganz unsymmetrische Bauwerke finden, weil der Thurm oft seitwärts gestellt oder die Hauptfäçade oft ganz verschieden gestaltet ist und weil, wie ja alle monumentalen Bauwerke überhaupt, insbesondere die gothischen Dome in ihrem perspectivischen Effect in der schiefen Ansicht gerade von grandioser Wirkung sind.

Der Einwand, daß durch die Einmündung einer etwas schief gerichteten Straße in den Stefansplatz — Wiens bedeutsamstes, größtes monumentales Bauwerk einen ungünstigen Standpunkt für dessen Betrachtung erhalten würde trifft nicht zu; man kann sich hievon sofort überzeugen, wenn man in der nordöstlichen Ecke des Platzes verschiedene Punkte aufsucht und da sieht, von welcher immerhin großartigen Wirkung der Dom sich gerade hier repräsentirt.

Die mittelalterlichen Meister haben solche, früher geschilderte, Gesichtspunkte gewiss nicht im Auge gehabt und haben es auch gar nicht ahnen können, daß man in den mit festen Ringmauern umschlossenen Städten an diese Bauten, an ihre großen, für ewige Zeiten ihren Ruhm verkündende Baudenkmale heranrücken werde, um Plätze um selbe zu schaffen oder sonst Regulirungen oder Umgestaltungen in ihrer Nähe vorzunehmen.

Es ist sicher, meine Herren, daß der Blick nach St. Stefan, wenn die Riehl'sche Idee durchgeführt würde, ein prächtiger sein würde, voll perspectivischer Abwechslung und es trifft dieser Blick gerade den schönsten Theil der Kirche, den Chor mit seiner Umgebung, welcher zwar einfach erbaut ist, aber einen, in edelstem Stile, respective einen aus der besten Zeit der Gothik stammenden Bauthheil repräsentirt. Es ist daher nicht zutreffend, wenn der geehrte Ausschuss berichtet, daß es ein bedauerlicher Eingriff wäre „in die historischen Verhältnisse und daß dies als ein Verzerren des Bildes von St. Stefan und Umgebung bezeichnet werden müsste, wenn durch die Straße die jetzt geschlossene Umgebung des Bauwerkes durchbrochen würde.“ Es würde ein „Idyll“ gestört werden, um welches die Stadt Wien wahrlich nicht zu beneiden ist. Wenn man die Menge Omnibusse, Fiaker und Comfortables mit allen Unannehmlichkeiten, die diese Fuhrwerke mit sich bringen, in Betracht zieht, wenn man ferner in Betracht zieht, daß diese Ecke weniger frequentirt ist, so wird wohl nichts daran liegen, wenn in diesen todtten Winkel eine Bresche geschossen wird.

Ich kann ferner die Geltendmachung der notwendigen Trennung des Fern- und Nahbildes auch als Gothiker nicht gelten lassen.

Die theoretische Entwicklung stimmt, wie ich früher gesagt habe, nicht immer mit der praktischen überein. Man muss Regeln suchen, aufstellen und befolgen, aber man darf hiebei nicht zu weit gehen; wir wissen, wie manche Kunstkritiker z. B. in die Idee eines Gemäldes Ideen hineinlegen, die der Maler bei Schaffung seines Werkes gewiss nicht gehabt hat. So müssen auch heute Regeln aufgestellt sein und werden, um den Schülern der Kunstwissenschaft und hier speciell der Architektur in ästhetischer Beziehung zu Hilfe zu kommen. Gewisse Normen, gewisse Verhältniszahlen müssen gewonnen werden, um das Studium, die Sache selbst zu erleichtern und die richtige Art der Herstellung der Arbeit zu prüfen u. s. w.

Richtig ist es, was der Ausschuss sagt, daß es umso überraschender sein würde, wenn man den Stefansthurm längere Zeit gesehen hat und wenn er dann durch hohe Gebäude, durch Wendung der Straße etc. verschwindet und wenn man dann plötzlich auf den Platz hinaustretend, den Dom vor sich sehen würde. Dies gilt aber von jedem Bauwerke, daß, wenn man es auf einmal von einem günstigen Standpunkte vollständig überblickt, es dadurch gewiss höchst überraschend wirkt.

Die monumentalen Bauwerke sind meist und speciell die gothischen Bauwerke sind immer so beschaffen, daß sie sowohl von der Ferne, als von der Nähe in Betracht gezogen werden können; von der Ferne wo sie mehr als Silhouetten wirken, wo nur die massiveren Theile zur Wirkung kommen, und aus der Nähe, wo dann das Gesamtbild auch in seinen Details zum Vorschein kommt.

Wenn wir den Anblick der Stefanskirche in ihrer Gliederung von der Praterstraße bis auf den Stefansplatz verfolgen, so gestaltet sich derselbe folgendermaßen: Im ersten Momente, d. h. von weitem her, werden wir im Weit-Bilde nur die hohe Pyramide, also den durch scharf zusammenkommende Linien begrenzten Thurmhelm sehen, und je näher wir dann kommen, desto schärfer grenzt sich dieser Anblick ab, und immer mehr und mehr kommt das Detail zur Geltung.

Bezüglich der Einwendungen in ökonomischer Beziehung hat es geheißen: Herrn Riehl war es nur um die Rentabilisirung eines todtten Stadttheiles zu thun und da hatte er nichts weiter zu thun, als auf dem Plane den Praterstern mit dem Stefansdome in Verbindung zu setzen, also mit der Reißchiene Linien zu ziehen; er wolle eine Straße errichten, um dadurch todtliegende Gründe, beziehungsweise Stadttheile rentabel zu machen. Der Ausschussbericht sagt weiter, daß die Straße zu weit westwärts angelegt wäre; wichtiger wäre eine Verkehrsstraße im Osten, wo die todtten Stadttheile liegen, die sonst eigentlich nicht ordentlich aufgeschlossen werden könnten.

Hier aber gilt ja ganz dasselbe; man will durch diese Parallelstraße (Laurenzberg-Aula-Akademiestraße) im Osttheile eine Straße anlegen, durch welche die dort todtliegenden Stadttheile Leben bekommen sollen. Der Ausgangspunkt dieser beiden Straßen ist nun ganz derselbe, nämlich der Laurenzberg und nun tritt eine kleine Verschiebung nach Westen, hinzu. Durch die Herstellung der Riehl'schen Straße, heißt es weiter werden die links und rechts liegenden Stadttheile zum Umbau kommen müssen. Meine Herren, ganz dasselbe bezweckt man ja gewiss auch mit der zweiten Linie; das kann also kein Vorwurf sein. Die anderen Straßen kann man ja anlegen, wie es die weiteren Regulirungen verlangen. Wir wissen, daß ja auch eine große Demolirung in dem Stadttheile „Stubenviertel“ geplant ist; und hier, in der Umgebung der Riehl'schen Straße ist ja ohnedies der größte Theil der Bauten rechts und links demolirungsreif.

Es ist auch der Vorwurf erhoben worden, daß diese Umbauten eine lange Reihe von Jahren andauern würden; daß da auf den berühmten „Erdäpfelfeldern“ ewiger Schutt und Staub sein werde. Das würde im anderen zu regulirenden Stadttheile aber auch eintreten, dort würde aber durch 50 Jahre Schutt und Staub sein, während rücksichtlich der Durchführung dieser Avenue Schutt und Staub in viel kürzerer Zeit verschwunden sein werden. Man muss bei derartigen Straßenlegungen überhaupt etwas rascher vorgehen, als bei uns sonst gewöhnlich. Ich will nicht darauf hinweisen, daß es in Paris strategische Rücksichten waren, welche zu den vielen langen Straßen dortselbst geführt haben. Aber ich möchte wenigstens hervorheben, daß z. B. zur Herstellung der Rue de Rivoli 414 Häuser niedrigerissen worden sind, während doch die Zahl der Häuser, die behufs Schaffung der vorgeschlagenen Avenue niedrigerissen werden müssen, eine beträchtlich geringere, ja kleine ist. Wir haben leider kein Expropriationsgesetz, und daher haben wir zu befürchten, daß trotz Steuerfreiheit der angestrebte Durchzugsverkehr durch die Stadt in der von der Gemeinde geplanten Parallelstraße noch eine geraume Zeit von Jahren wird warten müssen. In Paris, wo ein Expropriationsgesetz besteht und wo man für die Expropriation schon Milliarden ausgegeben hat, hat man allein in den zehn Jahren von 1852—62 324 Millionen Francs (trotz der Expropriation) ausgegeben.

Ein weiterer schwerer Vorwurf wird gegen das Riehl'sche Project erhoben, und dieser Vorwurf lässt sich, wenn die durchaus geradlinige Straße durchgeführt würde, freilich nicht beseitigen. Der Herr Referent hat nämlich erwähnt, man solle, wenn schon die Straße durchgeführt werden sollte, bei der griechischen Kirche des Oberbaurathes Hansen eine Ablenkung machen, damit dieses Gebäude erhalten bleibe. Will man, meine Herren, die Straße durchführen, so darf man bei der griechischen Kirche nicht Halt machen, sondern, wie es auch anderwärts geschah und geschieht, das Gebäude als verkehrstechnisches Hindernis niederreißen und an einer anderen Stelle im Geiste des großen Meisters in der pietätvollsten Weise wieder neu errichten.

In Paris und anderen Städten sind derartige historische Bauwerke gleichfalls abgetragen und in anderen Stadttheilen wieder errichtet worden. Und was soll eben jetzt mit einem Bauwerke Fischer v. Erlach's geschehen? Wir wollen ganz dasselbe thun, ein von ihm errichtetes Gebäude, das Hôtel Munsch, demoliren! Und wie viele andere hervorragende Gebäude sind bei der Stadterweiterung bereits den gleichen Weg gegangen?

Weiter will man sich namens der Gemeinde dagegen verwahren, daß, wenn eine Unternehmung diese Straße herstellen und sagen würde: „Wir geben Dir diese breite Straße“, daß dies kein Geschenk für die Gemeinde sei, denn, wird eingewendet, wenn diese Straße hergestellt würde, so ist auf dem ganzen Terrain überhaupt tabula rasa gemacht; es findet daher kein einzelnes Zurückrücken in die Bauflucht statt, sondern es sei dies eine Parcellirung, und bei Parcellirungen muß nach der Bauordnung der gesammte Baugrund ja umsonst abgetreten werden. Gut, wenn aber z. B. die Gemeinde diese Straße oder aber ihre projectirte Parallelstraße bauen würde, müßte sie nicht in beiden Fällen den Straßengrund einlösen? Da muß der Straßengrund nicht freigegeben werden! Hier wird aber eine breite Straße der Gemeinde übergeben und die ganze Einlösung erspart; dies kann man wohl als ein derselben gegebenes Geschenk gelten lassen!

Es wird vorgeworfen, daß durch die Riehl'sche Straßendurchführung eine Vertheuerung der alten Gebäude und also eine Erschwerung der vorgesehenen Regulirungen eintreten müßte. Ja, muß denn, wenn die eine Straße durchgeführt ist, der mit dieser correspondirende Theil (vom Laurenzerberg bis in die Riehl'sche Straße hinein) überhaupt noch durchgeführt werden? Dieser Theil der Straße wird ja erspart! Richtig ist, daß ein gewisser Einfluss auf die Preise der Gebäude eintreten wird; dies ist selbstverständlich. Das findet aber auch immer statt, wenn die Gemeinde irgendwo einen Straßenzug durchzuführen bestrebt ist.

Es heißt weiter, daß durch die Durchführung dieser Luxusstraße, die ich aber nicht als Luxusstraße gelten lassen kann, die Hausgründe, die Geschäfts- und Miethzinse in der Rothenthurmstraße wesentlich entwerthet würden, welch' letztere Straße ohnedies mit dem Verkehr weniger belastet erscheint, als die Kärntnerstraße, also eine Entlastung nicht so sehr benöthigt. Der Verkehr in der Rothenthurmstraße wird aber gewiss kein geringerer werden und wenn wir uns vorstellen, daß, wie es im Ausschussberichte steht, in der Verlängerung der Rothenthurmstraße demnächst über den Donaukanal eine Brücke zur Verbindung mit der auf dem andern Ufer befindlichen Lilienbrunnengasse gebaut werden soll, wird dann der Verkehr aus der Rothenthurmstraße abgelenkt werden? Die Rothenthurmstraße bleibt eine höchst wichtige Verkehrsader, deren Werth immens gesteigert werden würde, wenn die Brücke zur Durchführung käme. Und finden denn endlich vorübergehende Störungen der Mieth- und Hauswerthe nicht bei allen Straßenregulirungen und Erbreiterungen statt, welche wo immer in der Stadt vorgenommen werden?

Es wird weiter behauptet, daß die von der Unternehmung eventuell erbetene oder eventuell gewährte 30jährige Steuerfreiheit eine Ungerechtigkeit wäre gegenüber jenen Hausbesitzern, deren für den Umbau bestimmte Häuser nur eine 18jährige Steuerfreiheit erhalten sollen. Dieser Einwand ist gewiss wichtig, aber nicht richtig. Wenn wir bedenken, daß in diesen Straßen die Erbreiterungen nur sehr langsam vor sich gehen, während hier die Erbreiterungen und das Straßenplanum in der kürzesten Zeit hergestellt sein würden, so kann dieses Zugeständnis nicht als unbillig bezeichnet werden.

Ich bin überzeugt, daß die Riehl'sche Straße in der aller-kürzesten Zeit zum Durchbruche gelangen würde. Dieser Umstand verdient auch schon im Interesse der Verkehrserleichterung eine Prämie, wenn überhaupt auf die Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit bestanden wird! Und könnte es umgekehrt nicht als eine Ungerechtigkeit bezeichnet werden, wenn man gewissen Häusern eine 18jährige Steuerfreiheit gewährt, weil sie eben demolirt werden sollen, um eine Straße zu verbreitern, gegenüber denjenigen Hausbesitzern, deren Häuser nicht demolirt werden? Diese anderen Häuser geht es doch gar nichts an, daß dieses und jenes Haus der Regulirung im Wege steht, sondern sie sehen sich eben auch geschädigt? Und kann endlich nicht auch eine Prämie auf die Belebung eines Stadttheiles gesetzt werden, der factisch geschäftlich todt liegt wo ein so minimaler Verkehr herrscht, daß man manchmal glauben könnte daß man sich gar nicht in Wien befinde!

Es wird endlich hingewiesen auf den Steuerentgang, der der Gemeinde durch eine 30jährige Steuerfreiheit erwachsen würde. Das ist richtig, daß bei der Steuerfreiheit gewisse Steuern nicht eingehen, aber die Rentabilität aller dieser Gebäude steht in diesem Falle wesentlich erhöht und dadurch wird der allgemeine Geschäftsverkehr und die Miethe riesig gesteigert, so daß, wenn wir dieses Plus capitalisiren, was der Gemeinde jetzt schon als Gewerbesteuer, später als Haussteuer zuwächst, dieser scheinbare Steuerentgang reichlich eingebracht erscheint.

Es heißt schließlich, daß durch die Herstellung der Straße, wenn selbe auch eine Unternehmung durchführen würde, dies der Gemeinde riesige Auslagen für die Canalisirung, Niveauregulirung u. s. w. verursachen würde. Wenn aber nun eine andere Straße in dieser Länge durchgeführt werden möchte (etwa die Parallelstraße), müßten da nicht auch Canalisirungen, Niveausenkungen, Pflasterungen in gleichem Umfange in Angriff genommen werden? Es wird dies also so ziemlich dasselbe bleiben! Die Regulirungen sind aber hier gerade beim Riehl'schen Project ganz minimal, während bei der Marc-Aurelstraße Abgrabungen von 10–14 m statthatten und bei der kleinen Regulirung der Rothen thurmstraße Aufschüttungen von 2–4 m vorkamen, so beträgt hier die maximale Abgrabung (am Fleischmarkt) 2.2 m. Der Einwand ferner, daß die Straße den ganzen Fremdenverkehr der inneren Stadt entziehen und diese daher schädigen würde, da alle Leute in den Prater „rutschen“ würden, ist wohl nur in dem Sinne zu verstehen, daß die Fremden einen Rutscher in den Prater machen werden, um die dortigen Raritäten kennen zu lernen, dann werden sie aber gewiss in die Stadt zurückkehren und gerne noch längere Zeit in derselben verweilen.

Die Vorzüge, welche der projectirte Durchbruch bietet, sind mit wenigen Schlussworten folgende:

Wir haben eine gerade Richtung, die nur eine ganz geringe Ablenkung von der Lugeckstraße herüber zur Verlängerung der Akademiestraße erfährt; wir können gewiss einen höchst zweckmäßigen Platz am Lugeck selbst anlegen; wir haben mehrere Verbindungen gegen die Parallelstraße der Gemeinde und mit jenen Straßenzügen, die gegen Westen mit dieser Parallelstraße in Verbindung stehen; wir haben eine ganz vorzügliche Verbindung zwischen Nord und Süd; wir erhalten eine größere Straßenbreite in der Linie Laurenzerberg-Stefansplatz im Verhältnisse zur Linie Laurenzerberg-Aula; wir haben geringe Abgrabungen und vor Allem eine baldige Herstellung zu hoffen, und wir erlangen die Schaffung einer für Wien nothwendigen Verkehrs-, also Geschäftsstraße; es ist sicher, daß in Wien derzeit noch immer kein Ueberfluss an Gewölbläden in frequenten Straßen besteht, wie auch kein Ueberfluss an frequentirten Straßen selbst vorhanden ist, und es wird endlich hier — und das will ich speciell noch ganz besonders betonen — ein überaus günstiger Ausblick auf den Dom gewonnen! Dadurch wird gewiss ein wesentlicher Beitrag zur Verschönerung der Stadt zu verzeichnen sein, welche geplante Verschönerung der Stadt getragen ist von den Sympathien des Publicums, daher man dieser Straße mit ihren Vorzügen immerhin den Namen einer Feststraße oder Jubiläumsstraße zu geben berechtigt sein wird! Für die Beurtheilung des Projectes mußte auch in erster Richtung die Idee einer Fest- oder Gedenkstraße maßgebend sein, denn das war auch die Idee des Projectanten und als solche hat er sie in die Welt gebracht, das ist in dem Gedanken, hiedurch einen bleibenden Ausdruck der Freude und der dankbaren Gefühle zu schaffen, welche alle Oesterreicher, insbesondere aber die Wiener beseelen, anlässlich eines bevorstehenden patriotischen Gedenkjahres.

Diese Idee ist ja, wie einer der Herren Vorredner gesagt hat, geradezu faszinierend, wie überhaupt die ganze Idee dieser Straße, daher dieses Straßenproject denn auch von der Bevölkerung geradezu mit Enthusiasmus aufgenommen worden ist. Die Bevölkerung legt, was kaum sonst geschehen, das größte Interesse für die Herstellung dieser Straße an den Tag. Wo ist es zu verzeichnen, daß die Wiener Bevölkerung, die sonst selbst manchen großen Bau-Ideen und Plänen gegenüber sich theilnahmslos verhalten hat, daß alle Schichten der Bevölkerung eine Idee mit so großen Sympathien begrüßt haben? Die Ausführung dieser Idee entspricht aber auch ganz vorzüglich den Bedingungen der Verkehrstechnik; sie gibt Anlass zu weiteren Regulirungen und Verschönerungen unserer Stadt und würde (neben dem Momente eines Jubiläumsdenkmales) auch das für sich haben, daß sie zum

mindesten zu den schönsten Straßen Wiens zu zählen hätte. Das Bessere ist immer des Guten Feind, und ich weiß nicht, ob es hier etwas Besseres gibt. Wie viel wird z. B. unsere Ringstraße geschmälert; was wird da Alles an ihr ausgesetzt! Und doch sind wir froh und stolz, daß wir eine solche Ringstraße haben.

Es enthält also das vorliegende Project eine durchschlagende Idee, welche zugleich den Stempel der Großartigkeit an sich hat. Die Durchführung der Straße würde auch in dieser Beziehung eine günstige sein, weil hiedurch ein reiches Material, ein reiches Feld der Arbeit geschaffen würde für die Menge unserer Architekten; wir haben erst unlängst den Wunsch gehört, daß auch die jüngere Architektenwelt zu den Arbeiten herangezogen werden sollte; hier würde die Gelegenheit reichlich gegeben sein. Ich mache darauf aufmerksam, daß in Berlin, selbst bei Erbauung von Geschäftshäusern in frequentirten Vierteln, es heute schon beinahe Regel ist, an den Architekten-Verein mit der Einladung heranzutreten, hiefür Preisbewerbungen auszuschreiben, wodurch die Bauherren dann durch die einlangenden Pläne in die Lage kommen, das Beste, das ihnen Convenirende zu wählen. Ich glaube, dies würde die erste und die beste Gelegenheit sein, wo der Verein nach dieser Richtung hin, mehrere Preisbewerbungen auf Grund des neuen Preisbewerbs-Statuts ausschreiben könnte. Man sollte, auf das Rieh'sche Project zurückkommend, die günstige, sich darbietende Gelegenheit benützen; man soll den der Sache günstigen Moment wahrnehmen, damit die Stadt aus ihrer Lethargie erwache, in welche sie langer, unnützer Streit und Hader, Missmuth und Gleichgiltigkeit eingelullt haben. Jetzt ist, wie gesagt, der günstige Moment, etwas wirklich Wichtiges und Nothwendiges zu schaffen.

Die Bevölkerung steht mit Wärme und Begeisterung hinter dieser Sache! Es ist daher für Wien von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit, einen solchen günstigen Augenblick sich nicht entgehen zu lassen; es ist dies ein Moment von nicht zu unterschätzender Bedeutung und im Interesse der Stadt selbst gelegen! Man sehe auf andere Städte, wie in diesen im großen Stile vorgegangen wird. Sehen wir nur nach Pest hinunter, mit welcher Begeisterung und mit welcher Energie dort neue Werke immer und immer wieder unternommen und durchgeführt werden!

Berichterstatter Hofrath R. v. Gruber:

Meine Herren! Indem ich mir eine Erwiderung der sachlichen Erörterungen des Herrn Vorredners auf das Schlusswort vorbehalte, kann ich doch nicht umhin, einige Bemerkungen desselben sofort zu widerlegen. Ich muss zunächst erklären, daß die Zeitungs-Mittheilung, von der gesprochen wurde und die wir ebenfalls sehr bedauerlich fanden, nicht von dem Ausschusse ausgegangen war. Es genüge als Beleg, daß, als jene Mittheilung erschien, der Ausschuss eine Resolution noch gar nicht beschlossen hatte, ferner daß dort angeführt war, ich habe im Ausschusse den Vorsitz geführt, was den Thatsachen ebenso nicht entsprach.

Dem Ausschusse wird aber überhaupt vorgeworfen, daß er dem Vereine eine Resolution zur Kenntnissnahme vorlegte.

Wenn sich die geehrten Herren daran erinnern, wie sehr Discussionen zerfahren, wenn sie ohne bestimmtes Ziel geführt werden, so werden Sie der diesbezüglich vorgebrachten scharfen Kritik gewiss nicht beipflichten, im Gegentheile möchte ich meinen, daß dem Ausschusse volle Anerkennung für den Muth gebührt, gegenüber der beispiellosen Agitation, welche in der vorliegenden Frage getrieben wird, es gewagt zu haben, mit einer gegentheiligen Meinung hervorzutreten.

Ich muss aber auch der Behauptung mit aller Entschiedenheit entgegentreten, daß der Ausschuss durch seinen Resolutions-Vorschlag die objective Behandlung des Gegenstandes im Vereine gestört habe. Unserer Geschäfts-Ordnung gemäß müssen von Ausschüssen ausgehende Anträge dem Vereine vorgelegt werden, was aber keineswegs heißt, daß der Verein jene Anträge annehmen müsse.

Sind die Herren mit der von uns vorgeschlagenen Resolution nicht einverstanden, so weisen Sie dieselbe zurück. Der Ausschuss wird sich dadurch nicht beleidigt fühlen, sondern die Ueberzeugung hegen, seine Pflicht gethan zu haben, indem er die Discussion nach seinem besten Wissen einleitete. Und was die Freiheit der Discussion anbelangt, so ist meiner Ansicht nach schon in den bisherigen Vorgängen der Beweis erbracht, daß die Verhandlung durch den Resolutions-Vorschlag nicht im geringsten gestört wurde. Es ist in der offensten Weise gegen und für die Anträge des Ausschusses gesprochen worden, und dieser wird sich freuen, wenn

im Weiteren die Antheilnahme die gleiche Lebhaftigkeit behält. Im Namen des Ausschusses und des Verwaltungsrathes, welcher gegen den Vorschlag einer Resolution kein formelles Bedenken hegte, muss ich also die Behauptung zurückweisen, daß die Absicht vorlag, die Meinungsäußerungen des Vereines einzuschüchtern. Da der Ausschuss den Gegenstand in Berathung gezogen hatte, entsprach es dem Ernste der Sache, mit seiner Meinung nicht zurückzuhalten, sondern sie offen auszusprechen. Im ehrlichen Kampfe stehen wir mit offenem Visier vor Ihnen.

Herr Baudirector Bode:

Hochgeehrte Herren! Ich werde Ihre Zeit nur für sehr kurz in Anspruch nehmen und mich auf den Gegenstand selbst möglichst zurückziehen. Bevor ich aber das Wenige, was ich mitzutheilen mich verpflichtet fühle, vorbringe, muss ich mich gegen die Bemerkung eines geehrten Herrn Redners sofort aussprechen, nämlich die, daß, wenn Jemand in dieser unserer Versammlung für oder gegen das Project spricht, dies abhängig gemacht werden solle von seiner Stellung, sei es als Projectant sei es als Mitarbeiter bei der Concurrenz u. s. w. Ich werde allerdings in diesem Falle pro domo sprechen müssen, denn, wenn dieser Grundsatz gelten sollte, müsste ich mich als Director einer Bau-Gesellschaft hüten, gegen ein Project zu sprechen, welches dem Baugewerbe Beschäftigung verspricht. Wenn ich aber nicht in meiner Kanzlei, sondern hier bin, dann fühle ich mich verpflichtet, die Angelegenheiten des Vereines zu vertreten und unabhängig von meinem Geschäfte meine Ansicht auszusprechen.

Ich will darauf verzichten, die Frage in ästhetisch-architektonischer Richtung zu beleuchten, weil dies von berufenerer Seite geschehen ist. Ich werde mir vielmehr erlauben, einige verkehrstechnische Momente hervorzuheben und trotzdem uns energisch gesagt worden ist, die finanzielle Frage geht uns nichts an, dennoch die wirthschaftliche Frage mit wenigen Daten beleuchten, weil ich der Anschauung bin, daß die wirthschaftliche Frage die Oeffentlichkeit angeht, wenn öffentliche Mittel in Anspruch genommen werden, und ich werde den Beweis erbringen, daß öffentliche Mittel in Anspruch genommen werden müssen.

In verkehrstechnischer Beziehung habe ich mich kurz zu fassen, weil ich mich den Ausführungen des Herrn Stadtrathes v. Neumann und des Herrn Architekten Baumann vollinhaltlich anschließen kann. Die Herren Hauptmann Schindler und Hauptmann Wehler haben besonders die Entwicklungsfähigkeit der Donaustadt und der Leopoldstadt hervorgehoben und haben daraus ein so gewichtiges Argument für diese Straße gefunden. Nun, meine Herren, ich kann die Berechtigung dieser Schlussfolgerung beim besten Willen nicht einsehen.

Angenommen, daß die Leopoldstadt und Donaustadt sich noch so sehr entwickeln — obwohl ich nicht der Anschauung bin, daß sie sich in dem Maße entwickeln werden, wie die beiden Herren glauben, weil die Donau nicht der Rhein und Wien nicht Pest ist — so kann diese Entwicklung doch nicht ein Argument für diese eine geradlinige Straße Tethoff-—Stefansplatz sein; denn die Folge einer so großen Entwicklung wäre, zu sagen, die ganze Leopoldstadt ist ungenügend mit der übrigen Stadt verbunden und muss daher mit der ganzen übrigen Stadt möglichst günstig verbunden werden. Daß dies aber durch eine einzige Straße, die gerade in dieser Richtung geführt ist, erreicht wird, ist gewiss nicht begründet.

Wenn man auf diesen Gedankengang eingeht und sagt, diese Sache ist von Wichtigkeit, und die verschiedenen Straßen in Bezug auf die Verkehrswichtigkeit prüft, so muss ich bemerken, daß die Praterstraße in Bezug auf ihren geschäftlichen Verkehr die wenigste Bedeutung besitzt. Wenn die geehrten Herren nicht ausschließlich in der Praterstraße spazieren gingen, sondern auch in der Taborstraße, so würden Sie finden, daß die Taborstraße eine verkehrswichtigere Straße ist als die Praterstraße. Die Praterstraße ist eine Vergnügungsstraße, die Taborstraße eine Geschäftsstraße. Ich will mich nebst der ungleich größeren Länge und dem ungleich größeren Hinterlande der Taborstraße gegenüber der Praterstraße nur noch auf die Thatsache berufen, daß in der Praterstraße sehr wenig Geschäftslocale sich befinden, dagegen aber der Natur der Sache nach viele Restaurants, Cafés u. dgl., weil sie vorwiegend eine Sommerstraße ist und dem Vergnügungs-Publicum dient, während die Taborstraße mit viel mehr Geschäftslocalen versehen ist. Ich bin daher der Anschauung, daß der Taborstraße eine größere Bedeutung als Verkehrsstraße zukommt als der Praterstraße, und ich finde

es vom verkehrstechnischen Standpunkte nicht für gerechtfertigt, daß man den Verkehr der Praterstraße in eine Kreuzung mit dem der Taborstraße bringt. Meine Anschauung geht dahin, daß die Ringstraße die natürliche Fortsetzung der Praterstraße ist. Die Ringstraße stoßt senkrecht auf den Donaukanal und ihre nothwendige Fortsetzung ist die Aspernbrücke, Asperngasse, Praterstraße.

Es ist schon jetzt ein bedeutender Verkehr in dieser Richtung, und wenn die Stubenviertel-Frage gelöst sein und unsere Stadtbahn im Hauptzollamte ihren bedeutendsten Stadtbahnhof haben wird, dann wird diese Verbindung mit der Leopoldstadt eine dominirende sein, und ich sehe deshalb die Praterstraße als eine Fortsetzung der Ringstraße an. Die Praterstraße bleibt deshalb doch mit der inneren Stadt verbunden.

Es wird aber jedenfalls dafür zu sorgen sein, daß die Rothen-thurmstraße eine Entlastung findet. Wenn ich eine solche entlastende Straße mit großen Mitteln baue, so ist es selbstverständlich, daß ich dahin trachten muss, sie für den Verkehr möglichst günstig zu legen und daß dem Verkehre das Anstoßen an der Stefanskirche nicht günstig, sondern ein Vorbeiführen hinter der Stefanskirche günstiger ist, kann doch wohl nicht bestritten werden. Es würde mir leid thun, wenn durch die Ausführung der Projectastraße unser hochhehrwürdiges Stadtwahrzeichen, um das uns alle Welt beneiden kann, geradezu zum Verkehrs-hindernisse gestempelt würde.

Ich komme nun zu der finanziellen Frage der neuen Straße, ohne von der Praterstraße zu sprechen. Diese neue Straße hat 450 m Länge und 20 m Breite, der übrig bleibende zur Verbauung kommende Grund beträgt rund 200.000 m², und die Kosten mit den verschiedenen Plus und Minus sind rund auf 10 Millionen Gulden veranschlagt. Es kostet daher der Quadratmeter Baugrund 500 fl. Wenn das Project keine finanzielle Belastung erfahren soll, muss jeder Quadratmeter für 500 fl., respective die Quadratklaster für 1800 fl. verkauft werden. Nun habe ich aber, ohne in die Rechnung der Projectanten näher einzugehen, zu constatiren, daß dabei gewisse Voraussetzungen bestehen; erstens daß die Besitzer des Heiligenkreuzerhofes und des Zwettlhofes, die in diese Combination nicht einbezogen sind, auf eigene Rechnung diese Straßen durchführen sollen, zweitens daß die neue griechische Kirche um 400.000 fl. umgebaut werden kann und es ist drittens angenommen, daß die Commune für ungefähr 7000 m² Straßenabtretungen und Zurrück-schiebungen einen Betrag von 900.000 fl. bezahlt, und ich muss zugeben, daß diese letztere Summe nicht zu hoch ist. Wenn eine solche Straße durchgeführt wird, kann die Commune das bezahlen. Aber nur deswegen bemerke ich es, weil vielseitig gesagt worden ist, diese Straße koste der Commune gar nichts. Es sind ferner die Intercalarzinsen nur auf ein Jahr gerechnet und endlich ist bei dieser Rechnung nicht Bedacht genommen auf jene Herstellungen, welche die angrenzenden Gebäude durch die Niveau-Aenderungen erleiden müssen, und wir wissen, daß diese Niveau-Differenzen bis zu 2 m und darüber betragen. Natürlich müssen diese Kosten von den Interessenten getragen werden, weil eine oberstgerichtliche Entscheidung besteht, nach welcher die Hausherren nicht zu solchen Herstellungen verpflichtet werden können. Ich will an diesen 500 fl. pro m² nicht mäkeln, kann aber nicht meine Ueberzeugung unterdrücken, daß Manches hinzukommen wird und daß 10% Mehrbelastung des Grundes für diese Correcturen kaum ausreichen werden und glaube daher, daß der Quadratmeter vielleicht 550 fl. und noch mehr kosten wird.

Diese Gründe werden aber auch um 500 fl. nicht verkauft werden können, ohne eine Subvention von dritter Seite. Eine solche Subvention kann aber in verschiedener Form geboten werden, entweder direct, indem die Commune einen erhöhten Beitrag leistet. Ich glaube, diese Annahme ist ziemlich ausgeschlossen, denn es würde sich um Millionen handeln. Es ist auch die Idee — wenigstens in den Zeitungen — besprochen worden, diese Subventionen sollen in der Form von großmüthigen Geschenken erfolgen. Wenn diese Geschenke bloß eine halbe oder eine Million ausmachen, so kann ich mir eine derartige Subvention vorstellen; aber ich kann mir eine solche nicht vorstellen, wenn es sich um zwei bis drei Millionen handeln soll. Ich glaube also, daß der Weg zur directen Subvention eigentlich abgeschnitten ist.

Ein zweiter Weg einer Subventionirung wäre die Steuerfreiheit. Diese ließe ja eine ganz bedeutende Differenz in den Preisen erzielen. Ich mache Sie aber darauf aufmerksam, daß für die Steuerfreiheit sehr wenig Neigung besteht, und ich beweise das damit, daß kürzlich eine

ähnliche Vorlage im Gemeinderathe zu Falle gebracht worden ist, in welcher eine ganz geringe Anzahl von Häusern, welche ganz eminente Verkehrshindernisse der inneren Stadt bilden und die unzweifelhaft einer Unterstützung durch eine 18jährige Steuerfreiheit werth gewesen wären, für diese Steuerfreiheit in Vorschlag gebracht waren. Die Ablehnung dieser Vorlage ist aber doch eingetreten, denn die Steuerfreiheit erfreut sich in den Kreisen der Hausherren selbst keiner sehr großen Sympathie, so daß nicht viel Aussicht auf eine dahin gehende Unterstützung zu erwarten ist. Immerhin wäre dies die einzige Möglichkeit, durch welche das Unternehmen zur Ausführung gebracht werden könnte.

Weiterhin ist aber auch in den Zeitungen erwähnt worden, es könnte das Geld damit aufgebracht werden, daß die Straße einem Tramway-Unternehmen zur Verfügung gestellt werde.

Nun, meine Herren, ich habe die Hoffnung, daß Gott die Stadt Wien vor einer Tramway, die in die innere Stadt führen wird, behüten werde. Ich mache darauf aufmerksam, daß eine einseitige Radial-Tramwaylinie, welche nur bis zum Stefansplatze geht, auch finanziell keinen Werth besäße. Ich weiß nicht, ob die Tramwayherren diese Ansicht theilen, ich erlaube es mir aber auszusprechen, weil diese Linie dem Tramway-Unternehmen nur Lasten, aber keinen Vortheil brächte. Der Vortheil einer solchen Tramwaylinie beginnt erst dann, wenn sie durch die Stadt durchginge. Durch die Stadt hindurch wird aber einmal vielleicht auch ein Verkehrs-Unternehmen geschaffen werden können, und ich glaube, diese Sache ist insbesondere gestreift worden von Seite des Herrn Hauptmannes Wehler, welcher meinte, bei dieser Gelegenheit könnte ja eine unterirdische Bahn auf dem billigsten Wege gebaut werden. Eine unterirdische Stadtbahn ist in der That das einzig mögliche Verkehrsmittel durch die Stadt und diese Möglichkeit besteht ganz gewiss. Durch die elektrische Bahn ist man nämlich im Stande, jede Niveaudifferenz mit Leichtigkeit zu nehmen und man ist dadurch in der Lage, die Bahn ganz seicht unter der Straße anzulegen, daher solche Bahnen mit vollem Rechte Unterstraßenbahnen genannt wurden. Mit 20 Stufen kann man eine Tiefe erreichen, welche für die Profile einer elektrischen Bahn ausreichen. In Folge dessen ist eben die elektrische Bahn die einzig mögliche Bahn. Die erleichterte Herstellung einer solchen Unter-Straßenbahn in einer neu herzustellenden Straße, gegenüber jener in einer bestehenden Straße, bezieht sich aber nicht nach Millionen Gulden.

Eine elektrische Bahn aber kann schon aus dem Grunde, weil sie ja keine Straße in Anspruch nimmt, unmöglich eine bedeutende Subvention bezahlen, weiterhin aber auch deshalb nicht, weil eine solche Bahn an und für sich ein theueres und kostspieliges Instrument ist. Ich glaube daher, daß die Unterstützung des Unternehmens durch Verpachtung des Grundes an eine elektrische Bahn auch keinen finanziellen Vortheil bringen kann.

Ich bin somit mit allen Möglichkeiten, durch welche das Unternehmen subventionirt werden soll, zu Ende, und ich bezweifle daher allerdings die finanzielle Möglichkeit und Ausführbarkeit desselben. Ich habe mich verpflichtet gefühlt, diese meine Anschauung zum Ausdruck zu bringen, weil vielseitig die finanzielle Frage gestreift wurde. Nicht aber aus finanziellen, sondern aus verkehrstechnischen Gründen bin ich für die Idee nicht begeistert und ich bedauere, zu den wenigen Menschen in Wien zu gehören, welche die Ausführung des Projectes nicht wünschen und an die Verwirklichung desselben nicht glauben. Ich werde daher für die Resolution des Ausschusses meine Stimme abgeben.

Herr k. k. Professor König:

Gehrte Herren!

Mein Herr Vorredner hat eine Seite der Frage, die uns so lebhaft interessirt, berührt, die auch ich gerne erörtert hätte, wenn das mein Fach wäre. Es ist mir eine Aeußerung des Herrn Vorstehers zu Hilfe gekommen, um mir das Eingeständnis zu ersparen, daß ich nicht in der Lage bin, auf die eben gehörten Einwendungen gegen das den Gegenstand der Discussion bildende Project zu antworten. Er hat nämlich erklärt, die finanzielle Frage kümmere uns eigentlich nicht. Er scheint damit den Gedanken zum Ausdruck gebracht zu haben, daß wir nicht berufen sind, die finanzielle Frage zu untersuchen. Wir können die Finanzierung einer solchen Unternehmung nicht verstehen, wir brauchen sie auch nicht verstehen, das ist unser Fach nicht.

Der Beifall, den die Worte meines Vorredners fanden, bezeugte nur soviel, daß es in dieser hochgeehrten Versammlung Einige, ich will sagen Viele gibt, die gegen das Project sind. Sie werden sich aber gewiss überzeugt haben, daß die gegentheiligen Aeußerungen ebenfalls mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurden; es besteht also eine getheilte Ansicht. Nur auf einen einzigen Punkt in den Aeußerungen meines Herrn Vorredners muss ich mir gestatten, näher einzugehen, obwohl auch dieser strenge genommen nicht in mein Fach einschlägt.

Mein geehrter Herr Vorredner hat nämlich behauptet, daß von den zwei Hauptstraßen der Leopoldstadt, der Taborstraße und der Praterstraße, die Taborstraße die wichtigere sei. Als Architekt muss ich gestehen, der Taborstraße möchte ich den Vorrang nicht einräumen, trotzdem ich in dieser Straße ein Haus gebaut habe, das mir viel Mühe gekostet hat. Mein Herr Vorredner ist bei seinen Wanderungen durch die Taborstraße wahrscheinlich nicht über den Karmeliterplatz hinausgekommen, sonst könnte er sich gewiss nicht ein solches Bild von der Wichtigkeit dieser Straße gemacht haben. Es wäre angezeigt, daß der Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein in corpore einmal diese zwei Straßen genau besichtigte, dabei aber jedenfalls über den Karmeliterplatz weiter hinausginge; dann kommen Sie herein und sprechen Sie sich darüber aus, welche von diesen beiden Straßen die wichtigere sei.

Man braucht sich nur das Gesamtbild der Stadt Wien näher anzusehen, um vor einem solchen Irrthum bewahrt zu sein. Die Stadt Wien baut sich ganz dreieckig auf, sie steht gleichsam auf zwei gerätschten Füßen; der eine Fuß ist Nussdorf, der andere wird durch die Praterauen bezeichnet. Mit diesen beiden Punkten berührt sie die Sehne, welche durch die Donau gebildet wird, und senkrecht auf den Strom steht die Achse dieser Stadt. Diese Stadt hat also schon ihre Achse — von Geburt. Genau in diese Senkrechte gegen die Basis des Dreieckes fällt die Praterstraße, und wenn man den Plan betrachtet, so staunt man, daß der kleine Rest dieser Straße, der bis zum Centrum der Stadt noch übrig bleibt, bis jetzt nicht existirt. Gleich mir muß es hunderttausend Anderen schon längst aufgefallen sein, daß es gar nicht zu fassen ist, daß man bis zur Ferdinandsbrücke gerade geht und dann auf dem Wege bis zum Stadtcentrum seitlich abbiegen und all' die widrigen Verkehrsbedingungen passiren muss, um zum Stefansplatz zu gelangen. Sie können dies nicht leugnen, das ist der natürliche Zug zum Centrum und weiter hinaus zu den südwestlichen Vororten, die mit Speising und Lainz die Spitze des Dreieckes bilden, nach dem sich Wien aufbaut. Die Praterstraße muss man sich auch bei unseren Praterfahrten, bei den Aufzügen unserer Arbeiter, bei großen Festlichkeiten anschauen und dann möchte ich Denjenigen kennen, der der Taborstraße die größere Bedeutung zuspricht! Die Praterstraße ist der kürzeste Weg zum Strome, sie ist der kürzeste Weg zur Donaustadt, ihre Richtung führt nicht nur in das Centrum der Stadt, sondern in ihrer Verlängerung auch nach Schönbrunn und bis zu den vorgeschobensten Punkten der Stadt.

Verzeihen Sie, meine Herren, daß ich mich hiemit in ein Thema eingelassen habe, das nicht eigentlich in das Fach der Architektur gehört, allein man sollte glauben, das müsse jeder Wiener mit halbwegs gesundem Menschenverstand begreifen.

Nun entsteht folgende Frage. Es liegt, wie Sie wissen, eine Alternative vor, und zwar einerseits das Project einer in geradliniger Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatz geführten Straße, und andererseits das Project einer Straße, die ihren Anfang ebenfalls an dem Platze vor der Ferdinandsbrücke nimmt — denn dies ist ein Hauptknotenpunkt des Verkehrs — zum Theile bereits bestehenden Straßen folgt und in einer schwer definirbaren Linie schließlich in die Akademiestraße, beziehungsweise in die Schwarzenbergstraße führt. Als Architekt kann ich es mir nicht einen Augenblick überlegen, für welche der beiden Straßen ich mich entscheiden müsse. In der einen Straße spricht sich unverkennbar ein architektonischer Gedanke aus, in der anderen Straße keine Spur eines solchen!

Also diese neueste Wissenschaft, die der „Verkehrstechnik“ zu Grunde liegt und welche für mich eine Geheimwissenschaft ist, sagt: Ich darf zwei wichtige Knotenpunkte des Verkehrs nicht durch eine Straße in gerader Linie miteinander verbinden; sie sagt nicht, ich müsse sie durch eine gekrümmte Straße verbinden, sondern sie sagt, ich müsse dem einen dieser Knotenpunkte ausweichen, ich müsse mich mit der Straße seitwärts drücken, um dem Stefansplatze unter allen

Umständen auszuweichen. Nun bin ich auf dem Gebiete, das zu verstehen ich in gewissem Sinne verpflichtet bin.

Ich will nur Eines einschalten: Ich habe es nicht mit einem Straßenprojecte zu thun, ich habe es nur mit der Idee einer Straße zu thun, welche in geradliniger Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatze führt; denn an dem Projecte habe ich Manches anzusetzen, das ist ganz natürlich; ein solches Project kann nicht mit Einem Schlage reif und fertig werden, das muss gründlich studirt und durchgearbeitet werden. Ich wiederhole also, ich habe es nur mit der Idee dieses Projectes zu thun. Aber es gehört zu den wesentlichen Momenten dieser Idee, daß diese Straße an einer bestimmten Stelle in den Stefansplatz einmündet. Da wird sich natürlich die Stefanskirche zeigen, und darin wollte man einen Hauptmangel dieses Projectes erblicken.

Vor Allem bemerke ich, die Stefanskirche hat sich nicht zu geniren, sie kann sich zeigen, von welcher Seite immer. Eine Schönheit kann man ansehen von vorne und von hinten! Und die Stefanskirche ist eine solche Schönheit! Aber ich will mich mit dieser allgemeinen Behauptung nicht begnügen, ich will dieser Sache, wofern es einem Künstler überhaupt gestattet ist, ein wissenschaftlicher Mensch zu sein, wissenschaftlich nähertreten. Mein College Prokop hat ganz richtig bemerkt, von seinem Standpunkte als Gothiker halte er die Ueberzeugung fest, daß die gothischen Monumente am besten in einer schrägen Ansicht zur Geltung kommen. Das ist vollkommen richtig. Ein gothischer Bau wie die Stefanskirche, mit seiner reichen Gliederung, mit seiner geometrischen Gestaltung, mit seinen ausklingenden Formen, entwickelt erst seine volle Schönheit, seinen ganzen Reichtum in der Schrägansicht. Ich theile also die Bedenken nicht, welche der Ausschuss so sehr in den Vordergrund gestellt hat. Ich würde diese Bedenken auch dann nicht theilen, wenn die Achse der Straße senkrecht stünde gegen die Achse der Kirche, und wenn der Thurm mit seiner Mittellinie in die Mittellinie der projectirten Straße fiel, welche beide zuletzt bezeichneten Fälle ich für die ungünstigeren hielte.

Wenn der Thurm in der Mitte steht, dann muss dem Beschauer, der auf den Thurm losgeht, eine Enttäuschung widerfahren; er sieht ein symmetrisches Bild, welches nach und nach der vollen Unsymmetrie weichen muss. Das ist vom ästhetischen Standpunkte aus falsch, dem Beschauer darf eine solche Enttäuschung nicht bereitet werden. Es ist ferner unrichtig, zu sagen, durch diese Straße werde gleichsam ein recht-eckiges unschönes Stück des Domes herausgeschnitten. Denn ein solcher gothischer Bau, schräg angesehen, zeigt einen herrlichen Umriss; man könnte diesen Umriss mit dem Contour einer bewaldeten Anhöhe vergleichen, er zeigt Linien, die überall weich ausklingen, so daß Sie das Bild durchschneiden können, wo Sie wollen, es gibt immer einen harmonischen Abschluss.

Das menschliche Auge darf auch nicht mit einem photographischen Apparate verwechselt werden, wenn es auch einige Aehnlichkeit mit einem solchen Apparate hat. Wir können gar nicht sehen, ohne daß uns die Phantasie dabei unterstützt und unsere sinnliche Wahrnehmung ergänzt, ohne daß sie uns zu Hilfe kommt; ohne das wäre jedes perspectivische Sehen eine Unmöglichkeit.

Indem wir sehen, werden wir also von vielen anderen seelischen Kräften und insbesondere von der Phantasie unterstützt; deshalb ist es nicht möglich, solchen Dingen mit Linien und Winkeln nachzumessen; das kann man thun, wenn man untersuchen will, ob man von einem bestimmten Sitze eines Theaters einen Schauspieler an einem bestimmten Punkte des Podiums sehen kann. Da branche ich nur ein paar Linien zu ziehen, und ich bin sicher, das Richtige dabei herauszubringen. Aber dem lebendigen Auge lässt sich nicht so mit mathematischen Begriffen nachrechnen. Das zu beurtheilen setzt eine große Uebung in solchen Dingen voraus, und ich habe mir Mühe gegeben, mich darin einzüben.

Ich habe die Ueberzeugung, daß es eine günstigere Perspective nicht gibt als diejenige, welche aus dem letzten Theile dieser Straße sichtbar werden müsste. Aber Eines muss ich sagen: das, was man unter einem Point de vue versteht, das ist es nicht. Aber muss denn jede Straße mit einem Point de vue abschließen? Mir ist es lieber, wenn eine solche Straße mit einem wirkungsvollen Schlussprospecte abschließt, und der ergibt sich hier. Ich will Ihnen ein Beispiel anführen: Ich bin nicht in der Lage, mit Ihnen Europa, die alte und die neue Welt zu durchreisen, wie unser geehrter Herr Vorstand letztthin die Freundlich-

keit hatte. Ich will Sie auf ein einfaches Beispiel aufmerksam machen, das uns Allen leicht zugänglich ist.

Im IV. Bezirke gibt es eine Straße, die heißt Karolinengasse. An der einen Seite wird das Straßenbild abgeschlossen durch die Elisabethkirche, einen Bau, den der verstorbene Architekt Ober-Baurath Bergmann ausgeführt hat. Ober-Baurath Bergmann war ein sehr vorsichtiger und gewissenhafter Architekt, er hat darauf Rücksicht genommen, daß in die Mitte der Straße die Giebel des Kreuzschiffes zu liegen kommen. Geht man die Straße entlang, so sieht man immer den symmetrischen Giebel, der zwar etwas kahl erscheint, aber symmetrisch; nähert man sich dem Platze, dann zeigt sich die unsymmetrische Gestalt der Kirche, was einen höchst unangenehmen Eindruck macht. Dies ist eine Illustration zu dem, was ich mir erlaubt habe, früher zu sagen. Wendet man sich aber um, so ist, besonders an schönen Tagen, ein Bild zu sehen von unvergleichlichem Reize. Da steht nämlich ganz schräg gegen die Straße — in einer Situation, von der Niemand, der in solchen Fragen nicht zu Hause ist, erwarten könnte, daß hier ein so schönes wirkungsvolles Bild entstehen könnte — das Belvedere; einer der octogonalen Eckthürme schiebt sich vor, dann zeigt sich ein Theil der südlichen Fronte in starker Verkürzung, dann die Portik, und ich versichere Ihnen — vorläufig wollen Sie mir das glauben, Sie können sich leicht die Ueberzeugung verschaffen, daß ich die Wahrheit spreche — daß dies ein Bild ist von außerordentlicher Schönheit. Wenn ich Ihnen den Plan vorlegen würde, und ich würde Ihnen sagen, das gibt eine günstige Perspective, so würden Sie vielleicht sagen, der Mann muss nicht ganz in Ordnung sein. Es kommt eben in erster Linie darauf an, daß das Object, das sich uns zeigt, schön sei und das trifft bei der Stefanskirche im vollsten Maße zu. Zweitens kommt es auch darauf an, daß man nach den Erfahrungen, die man gemacht hat, sich Rechenschaft darüber geben könne, ob in einem besonderen Falle ein günstiges Bild entstehen könne oder nicht. So viel über diesen Punkt, der ästhetischer Natur ist.

Eine zweite Einwendung gegen das Project, die ich auch behrren möchte, ist die, daß es schwer zu verantworten sei, ein so schönes Bauwerk, wie es Theophil Hansen am alten Fleischmarkt hingestellt hat, wahrscheinlich für immer zu beseitigen. Denn man zweifelt daran, daß dieses Gebäude jemals wieder aufgebaut werden würde. Ich, für mein Theil, zweifle nicht daran, denn ich halte dieses Bauwerk für ein so werthvolles Denkmal, daß ich mir nicht vorstellen kann, man könnte diese Kirche abtragen, ohne sie wieder herzustellen, wenn auch der Wiederaufbau bedeutende Opfer kosten sollte. Nun ist eine solche Reconstruction eines Bauwerkes gar nichts Ungeheuerliches. Es ist nicht selten vorgekommen, daß man werthvolle Bauwerke von dem einen Orte an einen anderen übertragen hat. Nur darf man eine solche Arbeit nicht etwa einem Bau-Unternehmer überlassen, dem man sagt: da brich mir diese Kirche ab und stelle sie dort wieder her! Ein solches Bauwerk muss so behandelt werden, wie ein Gärtner eine Pflanze behandelt, die er ausgräbt und an einer anderen Stelle einsetzt, ein solches Bauwerk muss verpflanzt werden mit aller Pietät, mit allem Verständnis und aller Sorgfalt. Auch der geeignete Platz muss dafür ausfindig gemacht werden, wo es zur Geltung kommen kann, wo ungefähr die gleichen Bedingungen eintreten, wie diejenigen, unter denen dieses Bauwerk entstand. Darin sehe ich keine Barbarei! Diese Straße soll durch einen Haufen alter Häuser hindurchgebrochen werden, in welchem sich diese einzige Perle findet, und diese Perle soll eine neue Fassung erhalten. Wo ist da die Barbarei?

Noch ein ästhetisches Bedenken — es ist so Vieles in „ästhetischer“ Beziehung eingewendet worden — nämlich die Unterbrechung, welche an der Ferdinandsbrücke entstehen soll.

Nun, das ist thatsächlich eine Unterbrechung. Aber man darf nicht das eine Mal sagen, die Straße wird zu lang und monoton, und das andere Mal wieder sagen, diese Unterbrechung ist ein Unglück. Entweder — oder! Ich habe aber gar nicht die Besorgnis, daß die Straße monoton werden könnte. Das überlassen Sie getrost den Architekten, die dort bauen werden; sie werden es auch zu Wege bringen, daß kein Spaziergänger, in den Anblick des Stefansthurmes versunken, wie eine Henne hypnotisirt werde. Was diesen Platz an der Ferdinandsbrücke betrifft, so ist derselbe eine Unterbrechung, die den Eindruck nicht stören kann. Es ist ja richtig, diese Brücke geht senkrecht über den Canal und hat nicht die gleiche Richtung mit der Praterstraße und mit der Fortsetzung

derselben. Aber der Strom der Menschen, der sich auf der Brücke theilt — diese Brücke hat die Bedeutung eines Platzes, so breit muss sie sein, sonst entspricht sie nicht — und sich am anderen Ufer wieder sammelt, stellt den Zusammenhang wieder her, und wie vieles kann die architektonische Durchbildung dieses Platzes zu einer glücklichen Lösung dieses Problems beitragen! Die Architektur ist eine Kunst, welche die Aufgabe hat, das schön zu machen, was an sich noch nicht schön ist. Diese Aufgabe haben wir beinahe bei allen architektonischen Fragen zu lösen, wir sind stündlich, ja fortwährend in der Lage, unschöne Dinge schön machen zu müssen. Es ist also auch dies kein ernstlich in Betracht kommender Einwand.

Ich kann Sie versichern, daß ich auch auf die anderen Einwendungen zu antworten vollkommen in der Lage wäre, und wenn ich es nicht thue, so geschieht es nur aus dem Grunde, weil mir im Augenblicke nicht Alles gegenwärtig ist, was vorgebracht wurde.

Nun möchte ich nur noch Eines zur Sprache bringen, das mir schon am Beginne der Discussion sehr aufgefallen ist, nämlich die Vehemenz, mit der die Angriffe gegen dieses Straßenproject gerichtet wurden. Ich konnte mir dieselbe nicht erklären.

Denken Sie sich für einen Augenblick, diese projectirte Straße in geradliniger Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatz bestünde bereits; nicht so wie sie jetzt projectirt ist, sondern als eine Kette von mäßig breiten Gassen, die in ziemlich gerader Linie auf den Stefansplatz führen. Diese Annahme ist gar nicht so sehr gewagt, denn wir guten Wiener kennen diese Durchhäuser, die dort in geschlossener Reihe bis zum Stefansplatz hinausführen. Da hat sich der Strom der Menschen längst einen Weg gebahnt. Und neben dieser Straße bestünde auch eine Straße, ähnlich der, welche als Parallelstraße zur Rothen-thurmstraße geplant wird, krumm, beim Laurenzerberg anfangend und hinter dem Stefansplatz sich hinziehend. Und nun bringe ich vor das Forum des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines die Frage Welche von diesen beiden Straßen sollen wir verbreitern? Die Stadt soll regulirt werden, es muss etwas geschehen. Mit welcher von diesen beiden Straßen soll der Anfang gemacht werden? Ich glaube, ein Jeder würde sofort sagen, es sei besser, die gerade Straße zu verbreitern, die Verbreiterung der krummen Straße könne nach und nach durchgeführt werden. Wenn auch die letztere, vielleicht erst nach 30 Jahren verbreitert sein wird, so ist der Nachtheil nicht so groß.

In Wien fehlt es an einer frischen That! Mit Concurrenzplänen, meine Herren, werden Sie die Stadt nicht aus ihrem stüßen Schlummer rütteln! Seien wir froh, daß sich die Gelegenheit bietet zu einer energischen That!

In wenigen Jahren kann diese Straße fertig sein. Die andere erleben wir nicht mehr, und bis alle Straßen, die geplant werden, ausgebaut sind, dann werden sie vielleicht nicht mehr genügen und der ganze Nutzen der Straßenverbreiterung ist für uns verloren. So haben wir von der Verbreiterung der Kärntnerstraße bis jetzt nichts als lauter Calamitäten; wenn derartige Arbeiten nicht rasch durchgeführt werden können, dann möge man sie lieber stehen lassen.

Nach den wenigen Worten, die ich mir erlaubt habe, an Sie zu richten, werden Sie nicht mehr im Zweifel darüber sein, daß ich zu den heftigen Gegnern dieser Idee nicht gehöre; im Gegentheil, ich finde, daß die Idee eines solchen Straßenzuges in geradliniger Verlängerung der Praterstraße auf einer richtigen Erkenntnis der Verkehrsbedürfnisse beruht. Ich finde, daß eine solche Straße ganz gut zum Ausgangspunkte weiterer erforderlicher Regulirungen in dem betreffenden Stadtheile genommen werden kann. Ich finde auch, daß ein solcher Straßenzug eine künstlerische Durchbildung ermöglicht, welche allen Anforderungen, die in einem solchen Falle gestellt werden können, auf das Beste entspricht. Sollte der Ausschuss — für die bauliche Entwicklung Wiens — der Name des verehrlichen Ausschusses fiel mir im Moment nicht ein, weil derselbe für die bauliche Entwicklung Wiens diesmal nicht eingenommen zu sein scheint — seinen Resolutionsantrag aufrechterhalten, dann wäre ich zu meinem Bedauern genöthigt, dieser Resolution mit einer Gegenresolution entgegenzutreten. Somit schließe ich und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Director Bö m c h e s :

Als ich mich zum Worte gemeldet, wusste ich nicht die Zahl, noch die Bedeutung der Redner. Ich will aber ganz unumwunden er-

klären, daß ich, wenn ich selbst meine Stellung in dieser Frage kundgegeben haben würde, für das Project gesprochen hätte. Ich möchte mir den Hinweis erlauben, daß die vorzüglichen Ausführungen zu Gunsten des Projectes von so berufener Seite gemacht worden sind, daß der Nachweis der Bedeutung des Projectes so erschöpfend dargestellt wurde, daß es schwer ist, noch etwas hinzufügen; auf der anderen Seite muss ich gestehen, daß die Discussion in unserer Saale einen akademischen Charakter angenommen. Meiner Meinung nach wird unser Votum von Seite des Gemeinderathes richtig gewürdigt werden. Ich glaube daher, daß es das Beste wäre, wenn ich mich an der weiteren Discussion nicht betheilige, und aus diesem Grunde will ich auf das Wort verzichten.

Herr Architekt Reuter:

Ich werde mich kurz fassen, um Ihre Geduld nicht zu lange in Anspruch zu nehmen. Allein ich muss als Mitglied Ihres Ausschusses für die bauliche Entwicklung Wiens Sie darauf aufmerksam machen, daß dasjenige, was uns bisher nur andeutungsweise mitgeteilt wurde, heute offen ausgesprochen worden ist, nämlich, daß man den Versuch machte, das Urtheil des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines als einen Gradmesser für die Loyalität der Mitglieder darzustellen. (Rufe: Gehört nicht hieher!) Das gehört hieher, weil dieser Versuch gewagt wurde; Herr College Prokop hat es heute ausgesprochen.

Meine Herren! Wir geben unser Urtheil ab, weil wir wissen, welche Pflichten wir dem Staate gegenüber und im öffentlichen Interesse zu erfüllen haben. Das hat sich Ihr Ausschuss vor Augen gehalten und ist in diesem Sinne vorgegangen. Das ist meiner Ueberzeugung nach loyal gehandelt. Der Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein hat immer Werth darauf gelegt, öffentliche Anlagen in erster Linie von dem Standpunkte der Nothwendigkeit zu beurtheilen. Es ist hier immer darauf hingewiesen worden, daß die Anlage dieser Straße auf ihre Nothwendigkeit hin zu prüfen sei. Nun, meine Herren, ich möchte Ihnen ein Motto eines mir werthen Collegen mittheilen, welcher den Concurs für den General-Regulirungs-Entwurf mitgemacht hat: „*Artis sola domina necessitas*“, („der Künste einzige Meisterin ist die Nothwendigkeit“), wenn sich herausstellt, daß eine Straßenanlage diesem wichtigen Satze nicht nachkommt, dann ist die ganze Straßenanlage nichts werth. Wenn jedoch die Nützlichkeit und das Erfordernis für den Verkehr durch eine neue Anlage oder durch Demolirung alter Anlagen erreicht wird, dann hat die Straße ihren Werth, und dann werden auch die Architekten kommen und der Straße den Reiz geben, der ihr zu geben ist.

Das, meine Herren, waren die Ansichten des Ausschusses für die bauliche Entwicklung Wiens, und ich halte es für meine Pflicht, diese Ansicht gützuheissen. Lassen Sie sich nicht hinreißen durch große rhetorische Gaben einzelner Redner und durch reizend gemalte Bilder, die übrigens der Wahrheit nicht ganz nachkommen. Meine Herren, Sie werden sich erinnern, beim ersten Vortrage des Herrn Riehl war eine

reizend gemalte Perspective vorhanden, diese Perspective sehe ich noch in der damaligen Darstellung wiedergegeben hier in dieser Broschüre. Herr Riehl selbst muss eingesehen haben, daß Fachleuten gegenüber die Darstellung der Wahrheit zu entsprechen habe, und hat daher eine Correctur in dieser perspectivischen Ansicht vornehmen lassen.

Weiters wird soviel gesprochen von dem Anblick, den Fußgeher und Fahrende haben werden, wenn sie von der Avenue gegen den Stefansdom hinaufsehen werden. Da rufe ich mir wieder die Perspective zu Hilfe. Wenn diese Darstellung für Leute, die diesen Fußweg gehen, wirklich wahr wäre, müssten diese so hoch sein, wie ein zwei Stock hohes Haus. Also in der Weise kann man zwar für agitatorische Zwecke Bilder machen, aber in einem Vereine, der für ernste und wissenschaftliche Arbeiten lebt, ist das ein Mittel, das nicht verfangt.

Meine Herren, ich kann Ihnen nach alledem die wohl überlegte Resolution, die Ihr Ausschuss Ihnen zur Kenntnissnahme vorgelegt hat, empfehlen. Sie begeben sich dadurch nicht im mindesten etwas, und diese Straße, wie sie hier entworfen ist, wird meiner Ueberzeugung nach nie ausgeführt werden. Sie haben vom Herrn Stadtrath v. Neumann gehört, daß die Commune Wien oder der Stadtrath die Praterstraße bis zum Donau-Canale auszuführen die Absicht hat. Herr Riehl hat entschieden mit „niemals“ geantwortet. Nun, Herr Riehl, der nicht zu wissen scheint, was die Gemeinde Wien überhaupt geleistet hat, möchte ich darauf aufmerksam machen, welche hervorragenden Werke dieselbe seit einer Reihe von Jahren geschaffen hat, und zwar ohne Riehl's Hilfe. (Schlussrufe!) Ich möchte doch den Herrn Vorsitzenden bitten, zu constatiren von wem in dieser Versammlung die Schlussrufe ausgehen. (Nach einer Pause.) Es wurde gesagt, daß die Gemeinde Wien niemals im Stande ist, die Praterstraße zum Donau-Canal zu verlängern. Das war eine so provocirende Aeußerung, daß ich mich als Wiener verpflichtet gefühlt habe, dieselbe zurückzuweisen.

Herr Professor Prokop:

Meine Herren! Wie könnte ich mich unterstehen, hier einen Gradmesser bezüglich der Loyalität des Vereines und seiner Mitglieder aufstellen zu wollen? Wenn ich die Vortheile der Straße hervorgehoben und am Schlusse gesagt habe, daß man sich freuen müsse, wenn die Bevölkerung zu einer solchen Idee Stellung nimmt, was ja erklärlich ist, wenn Sie das Schlagwort nehmen Praterstraße—Stefansturm, und wenn ich gesagt habe, diese Art der Straße wünschen wir mit dem Gedanken eines bleibenden Andenkens zu verbinden, wo habe ich mich damit auch unterstanden, oder nur unterstehen können, so etwas zu sagen, was mir vorgeworfen wurde? Deshalb weise ich das, was Herr Architekt Reuter gesagt hat, auf das Entschiedenste zurück.

Herr Architekt Reuter:

Herr Professor Prokop hat diese Straße als Jubiläumsstraße ausdrücklich bezeichnet. (Forts. folgt.)

Elektrischer Betrieb auf amerikanischen Eisenbahnen.

Mit Ende des Jahres 1894 betrug die Geleiselänge der elektrischen Straßenbahnen in Nordamerika 14413 km und waren auf diesen Linien 22.849 Wagen in Betrieb; die Zunahme der Geleiselänge gegenüber dem Jahre 1893 stellt sich auf 2338 km, die Vermehrung der Wagen auf 5721; diese Fortschritte fallen umso mehr in's Gewicht, wenn man die bedauerliche geschäftliche Depression in Betracht zieht, unter welcher die Vereinigten Staaten schon seit nahezu zwei Jahren leiden.

Der elektrische Betrieb hat sich nunmehr auch das Gebiet der Stadtbahnen erobert, seitdem der Ausbau der Hochbahnen in Chicago und die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem ganzen Netze im Zuge ist. Der geringe finanzielle Erfolg des seit 1892 bestehenden Theiles dieser Hochbahn während des vergangenen Jahres einerseits, die äußerst günstigen Betriebs-Ergebnisse der elektrischen Anstellungsbahn andererseits waren ausschlaggebend für die Einführung der elektrischen Traction, durch welche auch mit Rücksicht auf die bei der London und South Londoner Untergrundbahn, ferner auf der Liverpooler Hochbahn gemachten Erfahrungen die Möglichkeit geschaffen werden soll, Fahrgeschwindigkeiten bis 40 km pro Stunde zu erreichen, während auf den mit Locomotiven betriebenen Hochbahnen in Nordamerika die Durchschnitts-Geschwindigkeit nirgends größer als 20 km pro Stunde ist.

Man darf mit Recht auf die Betriebseröffnung dieser Bahn, welche auf einer Theilstrecke von 18 km schon für das laufende Jahr in Aussicht genommen ist, gespannt sein umso mehr; als auf dieser Stadtbahn zum erstenmale die normalen inclusive der Motoren 40 t schweren und 14.5 m langen Drehgestellwagen, wie sie bis jetzt auf der New-Yorker und Chicagoer Hochbahn eingeführt waren, als Motorwagen Verwendung finden sollen. Nach den neuesten Nachrichten aber sollen ebenfalls noch im laufenden Jahre die Flügelbahnen zweier großer amerikanischen Eisenbahn-Gesellschaften den elektrischen Betrieb für den Personenverkehr erhalten, während der Güterverkehr nach wie vor in der gewöhnlichen Weise abgewickelt werden soll.

Die eine Flügelbahn ist die Linie zwischen Burlington und Mount Holly der Pennsylvania Bahn, einer der vornehmsten Bahnen der Union. Die Länge des Flügels beträgt 11.2 km; die Anzahl der Personenzüge auf dieser Linie war bis jetzt mit sechs in jeder Richtung pro Tag festgesetzt. Da aber diese Zahl nicht mehr genügt, und die Gesellschaft von der Einführung einer größeren Anzahl von leichten Zügen, die sich in kürzeren Intervallen folgen, eine bedeutende Hebung der Einnahme erwartet, wurde die Anzahl dieser Züge auf zwanzig pro Tag in jeder Richtung festgesetzt. Um aber an Betriebskosten zu ersparen, verfiel man auf den Gedanken, zwei der gewöhnlichen Passagierwagen mit je

einem Motor von 75 HP auszurüsten, welche Wagen den Personenverkehr bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km pro Stunde vermitteln sollen; die Stromzuführung wird in der in Amerika allgemein üblichen Weise durch eine Luftleitung erfolgen und werden die Wagen daher auch ebenso wie die Straßenbahnwagen mit dem Trolley ausgerüstet.

Die zweite der erwähnten Flügelbahnen gehört zum Netze der New-York, New-Haven und Hartford Bahn und führt von einem Punkte der Linie New-York-Boston nach Nantasket Beach. Die Länge dieser Linie beträgt ebenfalls 11 km; der Verkehr ist im Winter sehr schwach, während er in der Sommersaison sehr bedeutend ist, weil einige der von den Bewohnern New-Yorks am meisten frequentirten Seebäder an dieser Flügelbahn liegen.

Für diese Bahn wird eben eine Centralstation gebaut, die mit acht Wasserröhrenkesseln und zwei Dampfmaschinen, jede zu 820 HP, ausgerüstet wird; mit diesen Dampfmaschinen sollen die Dynamomaschinen der General-Electric-Company, jede für 500 Kilowatt, direct gekuppelt werden. Die hölzernen Säulen für die Luftleitungen werden zwischen

die beiden Geleise, welche eine Achsendistanz von 4 m besitzen, gesetzt, und tragen auf Consolen die Leitung; es kommt also auch auf dieser Bahn genau dasselbe System der Stromzuführung in Anwendung wie bei den amerikanischen Straßenbahnen.

Der Wagenpark wird aus sechs normalen Passagierwagen bestehen, von denen jeder zwei Motoren zu je 100 HP erhält, so daß diese Motorwagen einen gewöhnlichen Passagierwagen als Beiwagen zu befördern im Stande sein werden; außerdem werden noch vier Gepäckswagen mit der elektrischen Einrichtung versehen.

Die Umgestaltung dieser Bahn in eine elektrische soll bis Mitte Mai, wo der stärkere Verkehr beginnt, vollendet sein, es wird also während des heurigen Sommers der elektrische Betrieb schon eingeführt sein, so daß es möglich sein wird, nach Ablauf desselben sich ein Urtheil über die Vor- und Nachteile dieser Betriebsform für solche Bahnen mit starkem Personen- und schwachem Güterverkehr zu bilden.

Ober-Ingenieur Hugo Koestler.

Vereins-Angelegenheiten.

BERICHT

über die Vereins-Versammlung

Mittwoch, den 3. April 1895.

1. Der Vorsitzende Herr k. k. Ober-Baurath Franz Berger eröffnet 7 Uhr Abends die Sitzung und gibt bekannt, daß zu der Sonntag den 7. 1. M. 11 Uhr Vormittag an der technischen Hochschule in Wien stattfindenden Vorberathung zum allgemeinen Techniker-Delegirten Tag Einladungskarten im Vereins-Secretariate behoben werden können.

2. Der Vorsitzende gibt bekannt, daß sich zu der heute stattfindenden Discussion über die schiefe Ebene als Schiffhebe-Einrichtung zum Worte gemeldet haben die Herren: K. k. Regierungsrath Anton Schromm, k. k. Baurath Sigmund Taussig, General-Directionsrath Arthur Oelwein, Hofrath J. v. Radinger und k. k. Professor Friedrich Steiner.

3. Ladet der Vorsitzende den Herrn k. k. Regierungsrath Schromm ein, das Wort zu ergreifen.

Redner gibt eine kurze geschichtliche Darstellung der bisher im Schiffsbetriebe in Verwendung stehenden „schiefen Ebenen“ und theilt dieselben in zwei Hauptgruppen, nach welchen die Beförderung der Schiffe auf trockenem Wege oder schwimmend erfolgt.

Die erstere Betriebsart findet ihre Repräsentanten am Morris-Canale in Nordamerika und am sogenannten Oberländer Elbing-Canale in Preußen; die letztere Betriebsart ist auf dem Monkland-Canale bei Blackhill in Schottland und auf dem Chesapeake-Ohio-Canale bei Georgetown in Nordamerika zu sehen.

Redner gelangt zu dem Schlusse, daß die erstere Beförderungsart für Flussschiffe, in Folge ihrer leichteren Bauart nicht genigend ist, daß jedoch andererseits bei der zweiten Betriebsart darin ein Nachtheil zu finden ist, daß plötzliche Geschwindigkeitsänderungen in der Bewegung des Schiffswagens die größten Gefahren für den Betrieb in sich schließen. Es ist daher für den Maschinen-Ingenieur die Hauptaufgabe, die Bewegung der Schiffskammer (Wagen), welche ihrer Natur nach eine veränderliche ist, derart sicherzustellen, daß jede Stoßwirkung hintangehalten wird. Redner geht sodann auf die fast vollendete Schiffseisenbahn am Isthmus von Neu-Schottland über und gibt eine kurze Beschreibung derselben, nachdem dieselbe in dem Vortrage des Herrn Prof. Steiner am 2. März a. c. erwähnt wurde. Redner skizzirt ferner mit einigen Worten die Smith'sche Schiffseisenbahn, welche gelegentlich der internationalen Ausstellung 1890 in Edinburg ganz gute Dienste leistete, und führt weiter theils ausgeführte, theils projectirte Aufzüge für Schiffe an, bei welchen die letzteren in der Querrichtung, d. h. so daß die Schiffslängsachse senkrecht zur Bewegungsrichtung ist, aufgezogen werden.

Zum Schlusse stellt Redner die Vor- und Nachtheile der „Kammerschleusen“, „verticalen Schiffsaufzüge“ und „schiefen Ebenen“ zusammen und ersucht die Discussion über das vorliegende Project der Peslin'schen geneigten Ebene nicht auf seine Constructions-Details auszudehnen, sondern dieselbe — angesichts des gegenwärtigen Standes des Canal-

projectes — darauf zu beschränken, ob dieses Project geneigter Ebenen auf richtigen mechanischen Principien aufgebaut ist oder nicht.

Zu diesem Gegenstande sprechen hierauf nebst den vorgemerkten Rednern die Herren: Director Zels, k. k. Oberbaurath Alfred Ritter v. Weber-Ebenhof, k. k. Ingenieur Otto v. Schneller, worauf Herr Baurath Taussig den genügend unterstützten Antrag stellt: „Die Discussion soll demnächst fortgesetzt und den Projectanten Gelegenheit geboten werden, ihr Project der schiefen Ebene zu erläutern. Mittlerweile soll die Publication der Discussion unterbleiben.“

Der Vorsitzende erklärt, diesen Antrag der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zuzuführen. Hierauf dankt derselbe den sämtlichen Herren Rednern für die gemachten Mittheilungen und schließt die äußerst interessante und lehrreiche Debatte nach 10 Uhr Abends.

L. Gassebner.

PROTOKOLL

Z. 675 ex 1895.

der ausserordentl. Haupt-Versammlung der Session 1895/96

Samstag, den 6. April 1895.

Vorsitzender: Herr Vereins-Vorsteher k. k. Hofrath J. v. Radinger
Anwesend: 338 Mitglieder.

Schriftführer: Herr Secretär kaiserl. Rath L. Gassebner.

1. Der Vorsitzende eröffnet 7 Uhr Abends die Sitzung und constatirt die Beschlussfähigkeit derselben als Hauptversammlung.

2. Das Protokoll der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. März 1895 wird genehmigt und gefertigt seitens des Plenums durch die Herren k. k. Bauräthe Julius Dörfel und Fr. R. v. Stach.

3. Die Veränderungen im Stande der Mitglieder werden zur Kenntnis genommen. (Beilage A.)

4. Gibt der Vorsitzende die Tagesordnung der nächstwöchentlichen Vereinsversammlungen bekannt.

5. Sagt der Vorsitzende:

„Am verflossenen Mittwoch hat eine eingeschobene Vereinsversammlung stattgefunden, auf deren Tagesordnung die Besprechung über die schiefe Ebene als Schiffhebe-Einrichtung auf Canälen stand. Diese Discussion wurde an dem bezeichneten Abend nicht zu Ende geführt, indem der Antrag gestellt wurde, die Discussion nicht abzuschließen, sondern noch einen anderen Abend dieser Discussion zu widmen, in welcher auch den Vertretern der französischen Gesellschaft Gelegenheit gegeben werden soll, nähere Erläuterungen zu erbringen. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, die weitere Discussion, welche am Mittwoch, den 24. d. M. stattfinden wird, insofern zum Abschlusse zu bringen, als die Verhandlungen, welche bis dahin abgeführt worden sind, dann publicirt werden sollen.“

Diese Mittheilung wird zur Kenntnis genommen. (Siehe auch Circulare III an anderer Stelle dieses Blattes.)

6. Schreitet der Vorsitzende zur engeren Wahl von drei Verwaltungsräthen mit zweijähriger Functionsdauer, und bittet die Herren: Ingenieur Carl Grünhut, Ober-Ingenieur Hugo Koestler, Ingenieur Carl Naschitz, General-Directionsrath Arthur Oelwein, Inspector Ludwig Petschacher, Ingenieur Guido Pfeiffer, Ingenieur Alfred Reinhold, Kreis-Ingenieur Rudolf Sokal und k. k. Ober-Ingenieur C. Ritter v. Wachtel, heute abermals die Liebenswürdigkeit haben zu wollen, das Scrutinium durchzuführen.

Abgegeben wurden 331 Stimmzettel; hievon erhielten die Herren:

Carl König, k. k. Professor und Architekt, 189 Stimmen; Josef Kohl, Ober-Ingenieur des Stadtbauamtes, 171 Stimmen; die nächstmeisten Stimmen (aber nicht mehr die absolute Majorität) erhielten die Herren: Sigmund Taussig, k. k. Baurath (160 Stimmen) und Rudolf Helmreich, städt. Ober-Ingenieur (141 Stimmen), daher der Vorsitzende die engere Wahl zwischen den genannten Herren vornimmt. Hiebei erscheint Rudolf Helmreich mit 132 gegen 115 Stimmen gewählt.

7. Nimmt der Vorsitzende eine Ersatzwahl in das ständige Schiedsgericht vor. Abgegeben wurden 268 Stimmzettel. Gewählt erscheint Herr k. k. Baurath Johann Rybar mit 135 Stimmen.

Der Vorsitzende begrüßt vor Schluss der Sitzung unter dem Beifalle der Versammlung die neugewählten Functionäre und dankt den Herren Scrutatoren verbindlichst für deren Mühewaltung.

8. Ersucht der Vorsitzende den Herrn Chef-Ingenieur Heinrich Schwieger, den angekündigten Vortrag über die elektrische Bergbahn in Barmen zu halten. (Dieser Vortrag wird durch die Bekanntgabe des Resultates des ersten Wahlganges und Vornahme der zweiten engeren Wahl einmal unterbrochen.)

Nach Beendigung des Vortrages dankt der Vorsitzende dem Herrn Chef-Ingenieur Schwieger verbindlichst für die höchst interessanten Mittheilungen und schließt hierauf die Sitzung 9 Uhr Abends.

Der Schriftführer:
L. Gassebner.

Beilage A.

Veränderungen im Stande der Mitglieder

in der Zeit vom 10. März bis 6. April 1895.

I. Gestorben sind die Herren:

Buzzi Ludwig, Dr., beh. aut. Civil-Ingenieur in Triest;
Byloff Ottokar, Ober-Ingenieur in Payerbach;
Heyn Otto, Ober-Inspector in Wien;
Lanfranchi Enea G., Ingenieur in Pressburg;
Oberwimmer Ferdinand, Stadtbaumeister in Wien;
Sarg Carl, kais. Rath, k. k. Commercialrath, Fabriksbesitzer in Wien;
Stattler Carl, k. k. Baurath, Architekt in Wien.

II. Ihren Austritt angemeldet haben die Herren:

Seibt Josef, k. k. Ober-Ingenieur in Wien;
Spitzer Alfons, Chemiker in Wien;
Swetz Adolf, Baurath des Stadtbauamtes i. P. in Wien;
Wachsmann Franz, Inspector der kgl. ung. Staatsbahnen in Budapest.

III. Als wirkliche Mitglieder wurden aufgenommen die Herren:

Hand Rudolf, Ingenieur, Chef-Redacteur der „Wiener Bauindustrie-Zeitung“ in Wien;
Hoerner Emil, Ingenieur des Bochumer Vereines in Berlin;
Just Franz, Ingenieur der kgl. ung. Staatsbahnen in Budapest;
Klaudy Alexander, Ingenieur, Betriebsleiter-Stellvertreter der Stauding-Stramberger Localbahn in Stauding;
Köwer Ottmar, Ingenieur-Adjunct der K. F.-Nordbahn in Schönbrunn;
Keß Carl, beh. aut. Civil-Ingenieur in Prag;
Lilienfeld Alfred, beh. aut. Bau-Ingenieur in Wien;
Pollak Carl, Ingenieur der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Wien;
Zalabák Josef, Ingenieur der Nordbahn in Wien.

Vereins-Functionäre im Jahre 1895.

Vereins-Vorsteher:

Radinger Johann, Edler von, k. k. Hofrath, o. ö. Professor an der k. k. techn. Hochschule.

Vereins-Vorsteher-Stellvertreter.

Ast Wilhelm, k. k. Regierungsrath, Baudirector der K. F. Nordbahn.
Rücker Anton, k. k. Ober-Bergrath, Centraldirector a. D.

Verwaltungsräthe:

Berger Franz, k. k. Ober-Baurath, Stadtbaudirector.
Bode Rudolf, beh. aut. Bau-Ingenieur, Stadt-Steinmetzmeister, Director-Stellvertreter der Wiener Bau-Gesellschaft (letztabgetretener erster Vereins-Vorsteher-Stellvertreter).
Engerth Josef, Freiherr von, Inspector der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Gruber Franz, Ritter von, Architekt, k. k. Hofrath, o. ö. Professor am k. u. k. höheren Genie-Curse (letztabgetretener Vereins-Vorsteher).
Gstöttner Adolf, k. k. Bergrath im Ackerbau-Ministerium.
Helmreich Rudolf, Ober-Ingenieur des Stadtbauamtes.
Hohenegger Wenzel, Baudirector der österr. Nordwestbahn.
Kick Friedrich, k. k. Regierungsrath, o. ö. Professor an der k. k. techn. Hochschule.
König Carl, Architekt, o. ö. Professor an der k. k. techn. Hochschule.
Kohl Josef, Ober-Ingenieur des Stadtbauamtes.
Kolbe Josef, Ingenieur, Director der allgem. österr. Elektrizitäts-Gesellschaft.
Reuter Theodor, beh. aut. Civil-Architekt.
Stöckl Carl, Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen.
Wehrenfennig Edmund, Inspector der österr. Nordwestbahn.
Wielemans Alexander, Edler von Monteforte, k. k. Baurath, Architekt (letztabgetretener zweiter Vereins-Vorsteher-Stellvertreter).

Cassa-Verwalter:

Stach Friedrich, Ritter von, k. k. Baurath, beh. autor. Civil-Ingenieur, Verwaltungsrath der Union-Baugesellschaft.

Revisoren:

Scheller Carl, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Schmarda Franz, k. k. Baurath, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen a. D.
Stigler Carl, beh. aut. Civil-Geometer und Bau-Ingenieur, Stadtbaumeister.

Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner.

Versammlung am 14. März 1895.

Der Obmann, Ober-Bergrath Rücker, eröffnet die Versammlung, begrüßt die zahlreich erschienenen Collegen von den anderen Fachgruppen auf das freundlichste. Sodann hält Ingenieur Ferdinand Bleichsteiner seinen Vortrag: „Ueber Roheisen-, Flusseisen- und Stahlgusswaren“.

Redner bemerkt zunächst, daß die Gusswaarenerzeugung durch den Temper- (schmiedbaren) Guss und durch die Flusseisen- und Stahlgusswaren an Ausdehnung und Bedeutung in den letzten Jahren sehr zugenommen hat. In England hat sich am ersten dieses Jahrhunderts versuchte man hartem und sprödem Roheisenguss mehr Weichheit und Festigkeit zu geben. Den Roheisenguss weich und schmiedbar zu machen, gelang aber erst, als man verstand, das Roheisen entsprechend zu wählen, eventuell zu gattiren. Der Hart-, Schalen- auch Coquillenguss vollendete sich erst in der Neuzeit zu seiner heutigen Bedeutung, wird aber von Flusseisen und Stahlguss wieder verdrängt. Zweifelsohne wird der Grauroheisenguss für viele Gusswaren noch an Ausdehnung gewinnen und durch rationelle Gattirungen und Umschmelzen in Flammöfen, Tiegel und richtig construirten Cupolöfen eine höhere Festigkeit, u. zw. bis zu 20 kg pro 1 mm² bei dichtem, zähem Guss erreichen können.

Redner erwähnt sodann allgemeine Eigenschaften und Unarten des flüssigen Roheisens, Flusseisens und Stahls und bemerkt, daß man oft die Blasenbildungen nicht sieht. Durch das Cementiren von Frisch-

eisen, Puddel-eisen oder Flusseisen treten aber diese Blasen zum Vorschein und zeigt das Puddel-eisen die größte Blasenbildung. Die Verschiedenheit des Schwindens von Roh- und Flusseisen soll in der chemischen Zusammensetzung bedungen sein.

Redner geht hierauf zur Besprechung der einzelnen Gusswaaren über und erwähnt, daß beim Grauhroheisenguss nur das phosphorhaltige Roheisen sehr dünnflüssig einschmilzt, daß das alpenländische Gießereiroheisen mehr für starken Maschinenguss tauglich ist und daß man in Oesterreich-Ungarn viel zu wenig gleichmäßige Gießereimarken erzeugt, wie dies z. B. England schon seit Decennien in vollkommener Gleichmäßigkeit macht, daher das große Renommée von englischem Gießereiroheisen. Nach Ansicht des Redners produciren mangelhafte Gießerei-Einrichtungen zu theuer und ist die Erzeugung in den Gießereien zumeist sehr gering, da man Gießereien von über 2500 t jährlicher Production nur selten antrifft. Eine vollkommene und mit allen Neuerungen und Verbesserungen ausgestattete Gießerei könnte leicht pro Jahr 25.000 t erzeugen, wodurch sich die Gesteuerungskosten pro Tonne um mindestens 5—6 fl. herabmindern würden. Durch den Bezug von billigeren Gusswaaren würde manche nothleidende Maschinenfabrik in die Lage versetzt werden, concurrenzfähig zu werden und empfiehlt es sich, daher Gießereien zu vereinigen.

Ueber Hartguss erwähnt der Vortragende, daß diesen Gusswaaren bei Massenartikeln und bei richtiger Eisengattung die Zukunft gesichert ist, daß es aber heute noch enorm schwierig ist, z. B. gleichmäßig harte und zähe Hartgusswalzen zu erzeugen, dagegen gelingt es bei dünnen Gegenständen vollkommen gleichmäßige Hartgusswaren zu erzeugen. Redner glaubt, daß mit dem Flammofenbetriebe diese Gusswaren besser und gleichmäßiger zu erzeugen wären, als mit dem Cupolofenbetriebe.

Ueber schmiedbaren Guss erwähnt der Vortragende, daß dieser Guss leider nur in Händen von Praktikern ist, die nach erkauften Recepten arbeiten. Die Anwendung von Formmaschinen mache den Guss, der auch auf mechanischem Wege geputzt wird, sehr billig. Wenn die Fabrikation in technische Hände kommen wird, wird diese Gusswaare wegen ihrer billigen Fabrikationsweise den kleinen Schmiedereien noch mehr Concurrenz machen, da gegenwärtig, was bisher geschmiedet wurde, fast alles schon aus getempertem Guss erzeugt wird, als Messern, Gabeln, Scheeren, Hämmer, Beschläge etc.

Ueber Flusseisen- und Stahlguss bemerkt Redner, daß der reine Kohlenstoffstahl nicht all' die gewünschten Eigenschaften hat, ja, daß oft unreines und Legirungen von Eisen für gewisse Zwecke die besten Stahlsorten liefern. Die vielen mit Flusseisen- und Stahlgusswaaren durchgeführten Versuche haben zweifelsohne ergeben, daß dieses Material gleichwerthig mit Schmiedeeisen und geschmiedetem Stahl ist, ja daß dieses Material besser als das geschweißte Material ist, und daß man bei richtiger Materialvertheilung alle complicirteren Formen gießen kann, wobei der Constructeur mit mindestens 40 kg Festigkeit, 15—20% Dehnung bei doppelter Contraction rechnen kann. Redner glaubt, daß, sobald sich die Constructeure mit den vollkommen gleichen Eigenschaften der Walz- und der geschmiedeten Stücke des Flusseisens oder Stahlgusses vertraut gemacht haben werden, sich ganz andere Constructionstypen ergeben müssen, da beispielsweise gegenwärtig viele Stücke aus einem Stück gegossen werden können, wo früher mehrere Stücke erst durch kostspielige Appreturen und Verbindungsschrauben zu einem Stück verbunden wurden. Redner warnt auch vor zu dünnem Stahlguss, gibt für einzelne Fälle die bezüglichlichen Dimensionen an und bemerkt, daß überall dort, wo höhere Anforderungen an das Materiale gestellt werden, der Flusseisen- und Stahlguss sich billiger als der Roh-

eisenguss stellen. Redner erwähnt ferner, daß man früher der Ansicht war, daß sich der saure Martinofen für den Flusseisen- und Stahlguss besser eignet als der basische Martinofen. Allein die Fortschritte im basischen Ofen, die Herstellung von phosphorfreiem Materiale nur in diesem Ofen mit Zuhilfenahme des nachfolgenden Glühprocesses verdrängten sehr bald die irrigen Ansichten über den sauren Martinofen, und es muss nach Ansicht des Redners nur einer irrigen Information zuschreiben sein, wenn in einem sonst ausgezeichnet fachlich gehaltenen Artikel in den Mittheilungen des k. und k. österreichischen Militär-Comités zu lesen ist, daß sich Stahlfagonguss nur in saurem Ofen in guter und widerstandsfähiger Qualität herstellen lässt.

Der Vortragende erwähnt weiter, daß die besten Beweise von der Zähigkeit und Reinheit des basischen Martingusses die vielen durchgeführten Proben lieferten, daß mit Flusseisen- und Stahlguss überhaupt leicht Humpung getrieben werden kann, da man die Surrogate derselben ohne Analyse, ohne Zerreiß- und Schlagproben oft nur sehr schwer erkennen kann. Auch muss man vorsichtig sein, wenn Tiegelflussstahlguss billig und als das Beste angepriesen wird, weil die Qualität dieses Materiales von der Güte des zum Schmelzen in den Tiegeln verwendeten Materiales abhängt.

Zum Schlusse bemerkt Redner, daß man 15 kg schwere Gussstücke am vortheilhaftesten aus Tiegeln gießt, schwerere Stücke vom basischen Martinofen, wozu allerdings große Erfahrung und gründliche Kenntniss dieses Processes unbedingt nöthig ist und daß er dem basischen Martinofen allein in Verbindung mit der Tiegelschmelzerei die Zukunft zuspreche.

Nachdem hierauf der Obmann dem Vortragenden für seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Mittheilungen gedankt hat, wird zur Wahl der Vorstandsmitglieder der Fachgruppe geschritten. Zu diesem Gegenstande ergreift zunächst Betriebsdirector Alois Peithner Ritter von Lichtenfels das Wort, dankt für das ihm geschenkte Vertrauen und erklärt mit Rücksicht auf die Ueberbürdung mit Arbeit sein Amt als Obmann-Stellvertreter nicht weiter behalten zu können. Der Obmann nimmt diese Resignation mit großem Bedauern zur Kenntniss und dankt dem Ausscheidenden für seine treue und eifrige Thätigkeit.

Bei der hierauf vorgenommenen Wahl eines neuen Obmann-Stellvertreters wird der k. k. Bergrath im Ackerbau-Ministerium Adolf Gstöttner gewählt, welcher von dem Obmann auf das herzlichste begrüßt wurde. Herr Bergrath Gstöttner dankt in warmen Worten für die auf ihn gefallene Wahl und erklärt dieselbe anzunehmen.

Auf Grund der neuen, in der Sitzung am 17. Jänner 1895 beschlossenen Wahlordnung werden zwei Mitglieder des Arbeits-Ausschusses, und zwar die Herren: Ober-Ingenieur Dr. Moriz Caspar und Director Eduard Gödicke ausgelost und an deren Stelle in den Arbeits-Ausschuss gewählt die Herren: Bergverwalter Franz Pösch und Hüttenverwalter Franz Obtulowicz. Der Obmann begrüßt hierauf noch die neugewählten Ausschuss-Mitglieder, dankt den ausgetretenen Mitgliedern für ihre ersprießliche Thätigkeit und schließt die Versammlung.

Die nach Schluss der Sitzung im Restaurationslocale des Vereines stattgefundene gesellige Zusammenkunft war sehr zahlreich von Fachgenossen besucht. Eine ganze Reihe von schwungvollen Toasten erregte die fröhlichste Stimmung, so daß die Anwesenden sich erst in vorgerückter Stunde von einander trennten.

Der Schriftführer:
K. Habermann.

Der Obmann:
Rückert.

Vermischtes.

Personalnachrichten.

Se. Majestät der Kaiser hat dem Vorstande der Bergwerksproducten-Verschleiß-Direction, Herrn Ober-Bergrathe Carl Ritter von Ernst aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und ausgezeichneten Dienstleistung den Orden der eisernen Krone dritter Classe verliehen.

Se. Majestät der Kaiser hat die Uebernahme des Obersten Herrn Ladislaus Müller von Königsbrück, Commandanten der Militär-

Ober-Realschule in Mähr.-Weiskirchen auf sein Ansuchen in den Ruhestand bei vorläufiger Belassung auf den innehabenden Dienstposten angeordnet, und demselben bei diesem Anlasse den Generalmajors-Charakter ad honores verliehen.

Se. Majestät der Kaiser und König hat mit a. h. Entschliessung vom 23. März d. J. dem Baurathe im k. ungar. Handelsministerium Julius Geduly den Titel und Charakter eines Sections-Rathes verliehen.

Die n. ö. Statthalterei hat dem Herrn Carl Redlich, Ingenieur in Wien, das Befugnis eines behördlich aut. Bau-Ingenieurs verliehen.

Der mährische Landes-Ausschuss hat den Vorstand der Olmützer Landes-Bauabtheilung, Herrn Landes-Ober-Ingenieur Franz Wenig zum Baurath ernannt.

Offene Stellen.

26. An der k. k. Staatsgewerbeschule in Salzburg kommt mit 1. October 1895 eine wirkliche Lehrstelle für bautechnische Fächer und mechanisch-technisches Zeichnen zur Besetzung. Jahresgehalt 1200 fl., Activitätszulage 250 fl., Anspruch auf fünf Quinquenalzulagen von je 200 fl. Competenzgesuche sind bis 25. April 1. J. an die Direction obgenannter Lehranstalt zu richten.

27. Ober-Ingenieur-Stelle bei dem Magistrate der Landeshauptstadt Sarajevo. Jahresgehalt 2000 fl., Quartiergeld 400 fl., Zulage 400 fl. und Wagenpanschale 960 fl. Gesuche sind bis 30. April 1. J. an den Magistrat Sarajevo zu senden.

28. Eine Bau-Adjuncten-Stelle mit den Bezügen der X. Rangklasse kommt im tirolischen Staatsbadienste zu besetzen. Gesuche sind bis Ende April 1895 beim k. k. Statthalterei-Präsidium in Innsbruck einzubringen.

Von der k. k. Central-Commission für Kunst- und historische Denkmale ist nachstehende Zuschrift eingelangt:

Wie die Geschichte aller Großstädte, so weist auch jene von Wien ältere Perioden auf, in welche die geschriebenen Quellen nicht zurückreichen, so daß die Forschung auf die Ueberreste angewiesen ist, die sich unter der heutigen Oberfläche in den verschiedenen Schichten der Schuttdecke vorfinden, die über die Bauwerke älterer Zeiten sich angehäuft hat. Es gilt dies für Wien namentlich von seiner römischen und frühmittelalterlichen Zeit an bis zum Erscheinen von Urkunden und Stadtplänen. Da eine planmäßige, umfassende Ausgrabung absolut ausgeschlossen ist, muss sich die Topographie, diese wichtige Grundlage geschichtlicher Erforschung, auf die Erdarbeiten, welche gelegentlich im Boden der Stadt ausgeführt werden, beschränken und aus tausend einzelnen Beobachtungen ein Gesamtbild der räumlichen Entwicklung der Stadt in früheren Zeiten zu gewinnen trachten.

Die Stadterweiterung seit dem Jahre 1858, die vielen Neu- und Umbauten in Folge derselben, die Einführung der Hochquellenleitung, Canalbauten und Legungen von Telegraphendrähten haben unzählige Anlässe geboten, Ueberreste der ältesten Bauperioden der Stadt blozulegen und — soweit sie den heutigen Bedürfnissen hindernd im Wege standen — zu beseitigen.

Die Ergebnisse in wissenschaftlicher Beziehung sind aber leider keine befriedigenden gewesen. Sie reduciren sich, abgesehen von wenigen Notizen in den Tagesblättern, auf private Mittheilungen von Persönlichkeiten, welche zufällig — im Vorübergehen — Zeugen oft sehr wichtiger Funde, namentlich in der inneren Stadt waren. Sind diese Notizen, deren Zahl keine sehr große ist, an und für sich gewiss sehr dankenswerth, so fehlt ihnen doch häufig die Schärfe und Vollständigkeit der Angaben, um sie mit vollem Erfolge für die Forschung zu verwenden. Die Central-Commission für Kunst- und historische Denkmale, welche mit Interesse und häufig mit großen Auslagen Aufgrabungen in fernen Theilen der österreichischen Länder unterstützt und verfolgt, ist von dem Zustande, der in der gleichen Hinsicht vor ihren Augen in der Hauptstadt besteht, lebhaft berührt. Die örtliche Zerstretheit gleichzeitig in Durchführung begriffener Erdarbeiten, die Schnelligkeit, um nicht zu sagen die Hast, mit welcher dieselben in den Straßen aus Rücksicht auf den Verkehr verrichtet werden müssen, macht es ihren wenigen Organen, die zudem specielle Berufspflichten zu erfüllen haben, unmöglich, vorkommende Erscheinungen regelmäßig zu beobachten und zu fixiren. Zumeist sind diese verschwunden oder zugeschüttet, bevor die Central-Commission oder ihre Conservatoren durch private Mittheilungen nur erfahren, daß an dieser oder jener Stelle überhaupt gegraben wird.

Die in Folge der neuen Gebäudesteuer-Gesetze abermals zu erwartende größere Bauthätigkeit, namentlich für Umbauten und Regulirungen der inneren Stadt, gibt nun der Central-Commission den Anlass dem geehrten Verein einen Vorschlag zu machen, welcher geeignet sein dürfte, weitere Verluste für die Geschichte von Wien hintanzuhalten. Die Central-Commission unternimmt diesen Schritt in der gewiss richtigen Ueberzeugung, daß der geehrte Verein von dem gleichen warmen

Interesse für die Kaiserstadt und der gleichen Liebe zu ihr erfüllt ist, wie sie alle Einwohner derselben auszeichnet.

Der Vorschlag besteht darin, daß der geehrte Verein seine Mitglieder, welche mit Bauten beschäftigt sind, ersucht, bei Erdaushebungen für einen Neu- oder Umbau, für unterirdische Leitungen, Canäle u. dgl. die dazu befähigten, beim Baue gegenwärtigen Personen, als Bauleiter, Bauschreiber, Poliere u. s. f. auf die Möglichkeit des Vorkommens alter Baureste aufmerksam zu machen und sie anzuweisen, kurze Angaben über die Tiefe unter dem Niveau, die Stärke der Mauern, ihre Richtung, das verwendete Materiale, die Mischung des Mörtels mit Kies, Kalksteinchen oder Ziegelstücken, die Größe der mitgefundenen Ziegel und die Güte des Brandes derselben, sowie die etwa auf ihnen vorkommenden Stempel eventuell graphisch zusammenzustellen und an die Central-Commission zu übersenden. Diese wird gerne bereit sein, für solche Mittheilungen je nach ihrem Werthe entsprechende Vergütungen auszufolgen. Daß es aber der Central-Commission nur im höchsten Grade willkommen wäre, Skizzen von Grundrissen solcher Mauern zu erhalten, ist selbstverständlich, ebenso wie sie wünschen muss, daß ein solcher Vorgang nicht bloß und hauptsächlich den I. Bezirk betreffe, sondern auch auf die übrigen Bezirke ausgedehnt werde.

Was mitgefundene bewegliche Objecte: Sculpturtheile, Ziegel, Gefäße aus Thon oder Glas, Inschriftsteine, Objecte aus Bronze, Schmuckstücke aus Edelmetall, Münzen und dgl. betrifft, so erklärt die Central-Commission ausdrücklich, daß sie nicht darauf reflectirt, derlei zu erwerben oder irgendwie für sich in Anspruch zu nehmen, da das Fundgesetz, wie bekannt ist, dem Grundeigentümer und Findern das Eigenthum darauf zu gleichen Theilen zuspricht. Andererseits aber muß die Central-Commission betonen, daß es höchst wünschenswerth wäre, zur Kenntnis solcher Objecte, auch wenn sie sehr unscheinbar wären, zu gelangen, da dieselben meist sehr wichtige chronologische Merkmale bieten, welche auf die Zeit und den Zweck alter Bauten ein Licht zu werfen geeignet sind. Auch ist selbstverständlich ausgeschlossen, daß durch derlei Mittheilungen das Fortschreiten der Bauarbeiten irgend eine Verzögerung erfahre.

Aus diesem Grunde würde ein großer Werth darauf gelegt werden, daß im Falle eines derartigen Vorkommnisses sogleich von der Baustelle aus und auf kurzem Wege einer der Herren Conservatoren (Baurath Alois Hauser I. Rosengasse 1, oder Regierungsrath Dr. Friedrich Kenner, I. Burgring 5) verständigt werden, damit diese in die Lage kommen den Fund in Augenschein zu nehmen.

Schließlich wird ersucht, die Central-Commission gefälligst in Kenntnis zu setzen, ob der geehrte Verein auf diesen Vorschlag im Interesse der Wissenschaft einzugehen geneigt sei und welche Beschlüsse er etwa in dieser Hinsicht gefasst habe.

Wien, am 7. März 1895.

Helfert m. p.

Der Architekten-Club der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens hielt am 25. v. M. eine Vollversammlung ab, welcher Ministerialrath Emil von Förster, die Professoren Oberbaurath Otto Wagner, Georg Niemann und Baurath Julius Deininger, die Stadträthe Baurath Franz von Neumann und Baurath Alois Wurm, die Architekten Baurath Andreas Streit, Friedrich Schachner und ein großer Theil der übrigen Clubmitglieder beizuhnten. Auf der Tagesordnung stand u. A. die Discussion über das Project einer Avenue: Tegetthoffmonument—Stefanskirche. Nach eingehender Debatte fasste die Versammlung einstimmig folgende Resolution: 1. Es ist unzulässig, einzelne Straßenzüge zu projectiren ohne Rücksicht auf die planmäßige Feststellung des gesamten Verkehrsnetzes des betreffenden Stadttheiles. 2. Der Gedanke, Straßenregulirungen mit Hilfe eines Ent- und Zueignungsgesetzes rasch durchzuführen, ist auf das Wärmste zu begrüßen. 3. Die Führung einer dem Stefansplatze möglichst nahekommenden parallel zum Zuge: Kärntner—Rothenthurmstraße in der Richtung Akademiestraße—Ferdinandstraße liegenden Durchzugsstraße ist nothwendig. 4. Die Avenue Tegetthoffmonument—St. Stefan ist nach dem vorliegenden Entwurfe (Brochure Alfred Riehl) sowohl in verkehrstechnischer als ästhetischer Beziehung nicht entsprechend.

Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.

1. Pflasterung der Reichsstraße und Umpflasterung des Ringplatzes in Mähr.-Ostrau. Am 15. April 12 Uhr beim Stadt-Vorstand von Mähr.-Ostrau.

2. Erd- und Pflasterer-Arbeiten für die Neupflasterung in der Jacquingasse im III. Bezirke, im Kostenbetrage von fl. 3490.55 und fl. 150 Pauschale. Am 16. April 10 Uhr beim Magistrate Wien.

3. Bau einer griechisch-orientalisch-rumänischen Kirche in Alibunár im Kostenbetrage von fl. 87.841.37. Am 16. April beim griech.-orient.-rumän. Pfarramte Alibunár. Vadium 10%.

4. Pflasterung der Fahrbahn der Landhausgasse im I. Bezirke mit Asphalte comprimé und der Trottoirs mit Asphalte coulé im Kostenwerthe von fl. 4932.97. Am 16 April 11 Uhr beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

5. Umpflasterung der Sonnwendgasse im X. Bezirke vor der Gasanstalt. Am 17. April 10 Uhr beim Magistrate Wien. Vad. 5%.

6. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau eines Haupt-Unrathscanals in der Kramergasse im I. Bezirke im Kostenbetrage von fl. 3679 63 und fl. 750 Pauschale. Am 20. April 10 Uhr beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

7. Lieferung von Telegraphen- und Telephon-Bau-

materialien. Am 20. April, 12 Uhr bei der k. k. Post-Oekonomie-Verwaltung, Wien.

8. Neubau der Pfarrkirche in Zagon im Kostenbetrage von fl. 8398.98. Am 22. April beim kgl. Steueramte in Buccari. Vad. fl. 840.

9. Erd- und Steinpflasterungsarbeiten anlässlich der Herstellung eines Metallpflasters in der Reiserstraße und Strohgasse im III. Bezirke im Kostenbetrage von fl. 3358.48 und fl. 250 Pauschale. Am 24. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien.

10. Bau eines Gefängnisgebäudes beim kgl. Bezirksgerichte in Oerkörmezö im Kostenbetrage von fl. 6494.11. Am 25. April, 9 Uhr, bei der kgl. ungar. Staatsanwaltschaft M.-Sziget. Vadium 10%.

11. Erbauung eines Schulhauses in Bucka im Kostenbetrage von fl. 8047.57. Am 6. Mai, 10 Uhr, bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Gurkfeld. Vadium 5%.

Geschäftliche Mittheilungen des Vereines.

TAGES-ORDNUNGEN.

Z. 726 ex 1895.

Samstag den 13. April 1. J. (Charsamstag) findet eine Vereins-Versammlung nicht statt.

Fachgruppe der Maschinen-Ingenieure.

Dienstag den 16. April 1895.

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Bericht des Ausschusses für Kesselschäden betreffend Stabilkessel, erstattet von Herrn Prof. R. Engländer.
3. Vortrag des Herrn Ingenieurs Anton Stehlik: „Ueber die Einrichtung einer Specialwerkstätte und Lancirstation für Offensiv-Torpedos.“

Z. 723 ex 1895.

Circulare III der Vereinsleitung 1895.)*

Ueber Beschluss des Verwaltungsrathes unseres Vereines findet Mittwoch den 24. 1. M. (eingeschobene Wochenversammlung) die Fortsetzung und der Schluss der Discussion über die schiefe Ebene als Schiffshebe-Einrichtung auf Canälen (System Peslin statt). Jene Herren, welche sich an dieser Discussion zu betheiligen wünschen, werden ersucht, ihre bezüglichen Anmeldungen bis längstens Freitag den 19. 1. M. an das Vereins-Secretariat zu leiten.

Wien, 7. April 1895.

Der Vereins-Vorsteher:
J. v. Rädinger.

Z. 730 ex 1895.

Circulare IV der Vereinsleitung 1895.

Nachdem das Schiedsgericht in den diesjährigen Hauptversammlungen unseres Vereines vom 9. März und 6. April 1. J. in nachstehender Zusammensetzung gewählt worden ist, und die Gewählten die Annahme der Wahl durch Namensunterschrift angezeigt haben, so wird hiermit das ständige Schiedsgericht des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines in technischen Angelegenheiten für das Vereinsjahr 1895 als constituirt erklärt.

Namenliste der Mitglieder.

Beraneck Hermann, Ingenieur des Stadtbauamtes.
Doderer Wilhelm, Ritter v., Architekt und o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule.
Gaertner Ernst, Ingenieur und Bauunternehmer.

*) Siehe auch Protokoll der ausserordentlichen Hauptversammlung vom 6. April 1. J. Punkt 5. Zeitschrift Nr. 15, 1895.

Gruber Franz, Ritter v., k. k. Hofrath, Architekt, o. ö. Professor am k. und k. höheren Geniecurse.

Haberkorn Franz, Baurath des Stadtbauamtes i. P.

Hauffe Leopold, Ritter v., k. k. Hofrath, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule.

Helmer Hermann, k. k. Baurath, Architekt.

Helmreich Rudolf, Ober-Ingenieur des Stadtbauamtes.

Helmsky Wilhelm, Maschinen-Ingenieur, handelsgerichtl. beeid. Schätzmeister und Sachverständiger in elektrotechnischen Angelegenheiten.

Hinträger Moriz, beh. aut. und beeid. Civil-Architekt.

Hofbauer Adolf, Stadtbaumeister.

Hohenegger Wenzel, Baudirector der österr. Nordwestbahn.

Koch Julius, k. k. Baurath, Architekt, k. k. Professor.

Lichtblau Heinrich, Baurath des Stadtbauamtes.

Lichtenfels Alois Peithner Ritter v., Betriebsdirector der Oesterr. alpinen Montan-Gesellschaft.

Luschin Eugen, Ritter v. Ebengreuth, beh. aut. Berg-Ingenieur.

Podhagsky Johann, Edler v. Kaschauberg, beh. aut. Civil-Ingenieur.

Radinger Johann v., k. k. Hofrath, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule.

Reuter Theodor, beh. aut. Civil-Architekt.

Rotter Eduard, Central-Inspector, Maschinendirector-Stellvertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rybař Johann, k. k. Baurath, Central-Inspector der ö. Nordwestbahn.

Ržiha Franz, Ritter v., o. ö. Professor an der k. k. techn. Hochschule.

Schlenk Carl, Ingenieur, k. k. Professor am technol. Gewerbe-Museum.

Schumann Carl, k. k. Baurath, Baudirector und Verwaltungsrath der Wiener Baugesellschaft.

Schwachhöfer Franz, o. ö. Professor an der k. k. Hochschule für Bodencultur.

Stöckl Carl, Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen.

Thienemann Otto, k. k. Baurath, Architekt.

Wielemans Alexander, Edler v. Monteforte, k. k. Baurath, Architekt.

Winkler Rudolf, Baurath des Stadtbauamtes.

Zelinka Carl, Ingenieur, Bahndirector der Südbahn.

Zipperling Hugo, k. k. Commercialrath, Director der Simmeringer Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft, vormalis H. D. Schmid.

Zwianer Peter, Director der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft a. G.

Wien, den 8. April 1895.

Oesterreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der Vereins-Vorsteher:

Das Verwaltungsrath-Mitglied:

Johann Edler v. Rädinger,

Franz Berger,

k. k. Hofrath,
o. ö. Professor an d. k. k. techn. Hochschule.

k. k. Oberbaurath, Stadtbauamtsdirector.

INHALT. Alte Häuser in Wien. Von Hans Leischner. — Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefansdom. Fortsetzung der Discussion am 9. Februar 1895. — Elektrischer Betrieb auf amerikanischen Eisenbahnen. Von Ober-Ingenieur Hugo Koestler. — Vereins-Angelegenheiten: Bericht über die Vereins-Versammlung. Protokoll der ausserordentlichen Hauptversammlung der Session 1895/96. Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner. Versammlung vom 14. März 1895. — Vermischtes. — Geschäftliche Mittheilungen des Vereines. Tagesordnungen. Circulare III und IV der Vereinsleitung 1895.

Eigenthum und Verlag des Vereines. — Verantwortlicher Redacteur: Paul Kortz, beh. aut. Civil-Ingenieur. — Druck von R. Spies & Co. in Wien.

ZEITSCHRIFT

DES

ÖESTERR. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES.

XLVII. Jahrgang.

Wien, Freitag den 19. April 1895.

Nr. 16.

Ueber Betriebsergebnisse mit Förderseilen aus Patent-Tiegelgussstahldraht.

Auszug aus dem am 17. Jänner l. J. in der Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner gehaltenen Vortrage des k. k. Bau- und Maschinen-Ingenieurs Carl Habermann.

Der Vortragende verweist zunächst auf seine in der österr. Zeitschrift für Berg- und Hüttenwesen in den Nr. 35, 36 u. 37 des Jahrganges 1890 erschienene Publication „Ueber die Anwendung verjüngter Förderseile aus gewöhnlichen und aus Patent- oder Extra-Tiegelgussstahldraht bei den großen Schachttiefen des Pöbramer Bergbaues“ und bemerkt, daß die Betriebsergebnisse der in dem bezeichneten Artikel letztgenannten Seilconstructions nicht endgiltige waren, weil diese Seile zur Zeit des Erscheinens jener Publication noch in Verwendung standen. Nunmehr liegen auch über die ersten außer Gebrauch gesetzten Schachtförderseile aus Patent-Tiegelgussstahldraht von 180 kg Bruchfestigkeit pro 1 mm², welche in Pöbram am Kaiser Franz Josef-Schacht zuerst versucht wurden, die schließlichen Betriebsergebnisse vor und seien diese als sehr günstige zu bezeichnen.

Die besagten Seile sind als Rundseile construiert und bestehen aus 8 Litzen à 6 = zusammen 48 Drähten. Die Litzen derselben besitzen zur thunlichsten Erhöhung der Biegsamkeit des Seiles im Innern keine Draht- sondern Hanfeinlagen als Seelen, welche überdies gut gefettet sind, um das Rosten der Drähte im Innern des Seiles thunlichst hintanzuhalten. Außerdem ist noch die Hauptseele, um welche die einzelnen Litzen gelagert sind, gleichfalls gut gefettet. Mit Rücksicht auf die sehr bedeutenden Schachttiefen von über 1000 m sind bekanntlich die in Pöbram benutzten Förderseile verjüngt hergestellt u. zw. derart, daß die Drahtzahl zwar beibe-

halten, dagegen die Drahtstärke von dem oberen gegen das untere Seilende abnimmt. Die oberste 300 m lange Seilpartie der Kaiser Franz Josef-Schächte-Förderseile besteht aus Draht Nr. 25. (2.5 mm stark), dann folgen drei Seilpartien aus Draht Nr. 24, 23 u. 22 von je 200 m Länge und schließlich kommt noch ein Seilstück aus Draht Nr. 21 von 350 m Länge. Das ganze Seil hat demnach eine Länge von 1250 m, besitzt am oberen Ende einen Durchmesser von 29.5 mm und am unteren Ende einen solchen von 23.5 mm und hat trotz dieser ziemlich bedeutenden Seilverjüngung noch ein Gewicht von 2439 kg. Selbstverständlich gewähren die verjüngten Seile bei der Förderung den Vortheil einer theilweisen Seilgewichts-Ausgleichung. Die Verbindung der verschieden starken Drahtadern erfolgt durch Löthung.

Entsprechend den verschiedenen großen Querschnitten an den beiden Seilenden ist auch die Bruchfestigkeit an denselben verschieden und beträgt diese am oberen und unteren Ende 42.411 bzw. 29.925 kg; ferner berechnet sich unter Zugrundelegung eines Elasticitätsmoduls für 180er Draht von $\epsilon = 30.000 \text{ kg pro } 1 \text{ mm}^2$ und des gegebenen Seilscheibendurchmessers von $d = 3800 \text{ mm}$ die Biegungsspannung für den obersten und untersten Seilquerschnitt der besagten Seile mit 19.74 bzw. 16.57 kg pro 1 mm² und die Dehnungsspannung je nach der verschiedenen Beanspruchung des Seiles bei der Lasten- und Mannschaftsförderung mit 24.88 bzw. 17.41 kg pro 1 mm² für das oberste und mit 22.26 bzw. 11.67 kg pro 1 mm²

Betriebsergebnisse bei den verschiedenen Seilgattungen.

Betriebsergebnisse bei den verschiedenen Seilgattungen.											
Seilconstruction	Durchschnittliche Betriebsdauer	Netto Förderquantum	Aufzüge	Fördertiefe		Mittler. Gewicht der Ladung	Durchschnittlicher Gesamtnutzeffect eines Seiles	Seilkosten			Anmerkung
				größte	mittlere			pro Stück	per 1 q und 1000 m Teufe		
	Monate	q	Anzahl	m	m	kg	m/kg	fl.	kr.	kr.	
a) Cylindrische Eisendrahtseile aus 60er Draht											
—	5.5	108.480	13.668	—	496	793	5.387,124.051	440	11	0.817	standen zu Anfang der 1870er Jahre im Betrieb
b) Cylindrische Gussstahldrahtseile aus 120er Draht											
—	22.8	472.100	59.115	—	496	798	26.519,326.190	940	18	0.354	standen zu Ende der 1870er Jahren im Betrieb
c) Verjüngte Tiegelgussstahlseile aus 120er Draht											
42 Drähte Nr. 19—26½	26.1	785.303	85.212	1059	724	909	56.797,296.869	1088	00	0.198	werden noch gegenwärtig verwendet
d) Verjüngte Patent Tiegelgussstahlseile aus 180er Draht (älteres Materiale)											
48 Drähte Nr. 21—25	20.8	708.943	56.867	765	556	1303	39.900,919.871	1335	89	0.335	wurden in den Jahren 1885 bis 1887 versucht
e) Verjüngte Patent-Tiegelgussstahlseile aus 180er Draht (neueres Materiale)											
48 Drähte Nr. 21—25	36.6	1,434.751	92.957	881	596	1545	87.395,347.527	1667	14	0.190	werden gegenwärtig auf den Hauptschächten verw.

für das unterste Seilstück. Weiters resultirt für diese Seilconstruction bei der Lastenförderung ein Sicherheitsgrad von 6.44 im obersten und von 7.34 im untersten Seilende und bei der Mannschaftsfahrt ein solcher von 9.20 bzw. 14.00 im obersten und untersten Seilquerschnitt.

Die mit den in Rede stehenden Schachtförderseilen aus 180er Tiegelsstahldraht erzielten Betriebsergebnisse sind kurz folgende: Das eine der beiden Förderseile hatte eine Betriebsdauer von 38.1, das andere eine solche von 35.1, also im Durchschnitte jedes derselben eine Betriebsdauer von **36.6** Monaten; ferner betrug die durchschnittliche Anzahl der Aufzüge eines jeden Seiles 92.957, das Nettoförderquantum 1,434.751 q aus einer mittleren Fördertiefe von circa 596 m und berechnet sich der durchschnittliche Gesamtnutzeffect eines jeden Seiles mit **87.395.347,527 m/kg**. Da sich die Kosten eines solchen Seiles auf fl. 1667.14 stellten, so berechnen sich in vorliegendem Falle die pro 1 q und 1000 m Teufe resultirenden Seilkosten mit $\frac{166.714}{873.953} = 0.19$ kr.

Diese eben angegebenen, in Pöfbram mit den ersten 180er Tiegelsstahlseilen aus neuem Materiale rücksichtlich ihrer Dauer, Leistung und der pro 1 q und 1000 m Teufe resultirenden Kosten erzielten Betriebsergebnisse sind als sehr günstige und zufriedenstellende zu bezeichnen, denn bisher wurden dortselbst mit keiner der benutzten Seilgattungen so günstige Betriebsergebnisse erzielt. Den Nachweis hiefür liefert die umstehende Tabelle. Es ist daraus zu ersehen, daß mit der besseren Drahtqualität auch die Dauer und Leistung der Seile zunimmt, die pro 1 q und 1000 m Teufe resultirenden Seilkosten hingegen abnehmen. Ferner erhellt aus dieser Tabelle der ökonomische Vortheil, welchen die verjüngten Seile gegenüber den cylindrischen Seilen bieten; indem die verjüngten 120er Tiegelsstahlseile gegenüber den cylindrischen Förderseilen aus demselben Materiale, eine durchschnittlich um 3.8 Monate längere Dauer und mehr als die doppelte Leistung aufweisen und die pro 1 q und 1000 m Teufe resultirenden Seilkosten nur circa die Hälfte von jener der cylindrischen Gussstahlseile betragen. Weiters geht aus dieser Tabelle auch hervor, daß Eisenseile für die Förderung aus sehr tiefen Schächten überhaupt nicht mehr geeignet sind; denn sogar die cylindrischen Stahlseile aus 120er Draht weisen nach den vorliegenden Betriebsergebnissen eine circa viermal so lange Dauer und eine circa fünfmal so große Leistung als jene der Eisenseile auf, auch sind die pro 1 q und 1000 m Teufe gerechneten Seilkosten der Eisenseile mehr als doppelt so groß als jene der 120er Stahlseile.

Schließlich ist aus dieser Tabelle zu ersehen, daß von sämtlichen in Pöfbram bisher versuchten Förderseilen die aus dem neueren Materiale des 180er Tiegelsstahldrahtes angefertigten Seile neben der längsten Dauer die größte Leistung und zugleich die pro 1 q und 1000 m Teufe resultirenden geringsten Kosten aufweisen.

Daß übrigens für andere, in Pöfbram noch im Betriebe stehende 180er Stahlseile, wenn nicht noch bessere, so doch ebenso günstige Betriebsergebnisse als die eben ausgewiesenen zu verzeichnen sein werden, daran ist nicht zu zweifeln; denn einerseits ging man bei der Beschlussfassung über die Auswechslung der ersten Versuchseile gewiss sehr rigoros zu Werke und andererseits wird, in Folge des stetigen Fortschrittes der Hüttentechnik in der Erzeugung von Tiegelsstahldrähten von sehr hoher Tragkraft, die Qualität des Drahtes immer besser. Desgleichen werden mit dem steigenden Consume die Drähte und die aus ihnen erzeugten Seile billiger.

Aus den vorstehenden Mittheilungen geht hervor, daß sich auch 180er Tiegelsstahldraht zur Herstellung von Schachtförderseilen ganz vorzüglich eignet, wenn dessen Qualität eine entsprechende ist. Da jedoch die Qualität dieser Drähte je nach der Provenienz derselben eine sehr verschiedene ist, so muss ein großes Gewicht auch auf diesen Umstand gelegt werden und sei hier unter Anderem erwähnt, daß das Materiale der eben besprochenen 180er Seile englischer Provenienz ist.

Mit Rücksicht auf die günstigen Betriebserfolge dieser ersten Versuchseile laufen gegenwärtig auf sämtlichen Hauptschächten des Pöfbramer Hauptwerkes: Adalbert, Maria, Anna, Prokop und Kaiser Franz Josef Förderseile aus 180er Tiegelsstahldraht, welche bereits 1 bis 2 Jahre im Betrieb stehen, über welche aber die endgiltigen Betriebsergebnisse noch nicht vorliegen.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß der 180er Stahldraht im Allgemeinen — ganz gleichgiltig welcher Provenienz — sehr empfindlich gegen Rost und Stöße ist und daher bei Verwendung desselben zu Seilen namentlich für Schachtförderzwecke entsprechende Vorsichtsmaßregeln getroffen werden müssen. Daß die allerersten in Pöfbram im Jahre 1885 versuchten 180er Drahtseile aus älteren Materiale, wie die in der vorstehenden Tabelle unter d angeführten Ziffern zeigen, nicht entsprochen haben, darf bei dem Umstande, daß zur Mitte der 80er Jahre die 180er Drähte nur in sehr minderer Qualität erhältlich waren, nicht wundern. Seitdem ist jedoch die Qualität dieser Drähte ein wesentlich bessere geworden.

Aus den vorstehenden Erörterungen über die günstige und zweckmäßige Verwendung des 180er Tiegelsstahldrahtes zu Seilen für Schachtförderzwecke lässt sich aber nach Ansicht des Vortragenden eine sehr wichtige Folgerung ableiten; nämlich die, daß die 180er Stahldrähte künftig auch einen sehr bedeutenden Einfluss auf die Wahl der Construction der Förderseile insofern üben werden, als bekanntlich die namentlich beim Kohlenbergbau in Folge der größeren Förderlast sehr häufig angewendeten Bandseile rücksichtlich ihrer Haltbarkeit und Leistung Vieles zu wünschen übrig lassen. Diese bezeichnete Seilgattung weist vielfache Mängel auf, welche den rücksichtlich ihrer Seilgewichtsausgleichung zu Gute kommenden und in ökonomischer Hinsicht nicht zu unterschätzenden Vortheil mehrfach aufwiegen.

Die den Bandseilen anhaftenden vielseitigen Mängel sind theils ihrer unvollkommenen Construction, theils ihrer ungünstigen Beanspruchung beim Gebrauche zuzuschreiben. Die unvollkommene Construction dieser Seile besteht darin, daß das Drahtmateriale derselben, die Trag- und Bindedrähte, aus Herstellungsrücksichten eine verschieden große Festigkeit besitzen und daher gewöhnlich auch von ungleich langer Dauer sind, und daß die Spannung in den einzelnen Strängen des Bandseiles sehr häufig eine ungleich große ist, welchem wichtigen Umstande bei der gegenwärtigen Fabrikationsweise derselben selbst bei der genauesten und sorgfältigsten Arbeit nicht vollends Rechnung getragen werden kann. Die ungünstige Beanspruchung der Bandseile besteht bekanntlich darin, daß die einzelnen Drähte des Seiles theils auf Zug, theils auf Druck beansprucht werden und daher einer ungleich raschen Abnutzung unterliegen, und daß die untersten, auf der Bobine ruhenden Seillagen stets mehr als die oberen Seilpartien gedrückt und demzufolge auch die Nähdrähte an den bezeichneten Stellen mehr leiden werden.

Daß unter den vielen eben hervorgehobenen, die Haltbarkeit der Bandseile sehr beeinträchtigenden Umständen die Dauer und Leistung derselben in der Regel eine geringere als jene der Rundseile ist, darf daher nicht wundern. Die Richtigkeit dieser Angabe geht aus den bezüglichen statistischen Aufzeichnungen klar hervor; denn es betrug laut den Mittheilungen aus der Statistik der Schachtförderseile im Oberbergamtsbezirke Dortmund, wo fast durchwegs Stahlseile verwendet werden, bei 187 Stück Rund- und bei 45 Stück Bandseilen, die im Jahre 1890 abgelegt wurden, die Dauer und Leistung:

Dauer in Tagen:

	0 bis 200	200 bis 400	400 bis 600	600 bis 800	800 bis 1000	1000 bis 1200	über 1200	Summa
Rundseile St.	19	53	58	31	17	6	3	187 Stück
Bandseile St.	10	29	3	2	1	—	—	45 .

Leistung in Milliarden kg/m:

	0 bis 20	20 bis 40	40 bis 60	60 bis 80	80 bis 100	100 bis 130	140 bis 170	Summa
Rundseile St.	41	45	30	28	15	10	18	187 Stück
Bandseile St.	10	22	8	1	3	1	—	45 „
Rundseile %	21.93	24.07	16.04	14.97	8.02	5.35	9.62	100%
Bandseile %	22.23	48.88	27.78	2.22	6.67	2.22	—	100%

Weiters sind im Dortmunder Oberbergamtsbezirke innerhalb der Jahre 1872 bis 1892 von 4184 Stück abgelegten Förderseilen während des Betriebes plötzlich gerissen:

von 545 St. Gussstahlbandseilen	39 St. = 7.17%
„ 2615 „ Gussstahlrundseilen	68 „ = 2.60%
„ 147 „ Eisenbandseilen	19 „ = 12.93%
„ 877 „ Eisenrundseilen	105 „ = 11.97%

zus. 4184 St.

Die vorstehenden Zahlen sprechen sehr zu Ungunsten der Bandseile und wird es sich daher empfehlen, die Benützung der Bandseile zu Schachtförderzwecken thunlichst zu vermeiden.

Bisher war die Anwendung von Rundseilen in allen jenen Fällen, wo Bandseile zur Schachtförderung benützt werden, schon aus dem Grunde nicht möglich, weil man nicht immer im Stande war, für jedes Bandseil von hoher Tragkraft, wie sie beispielsweise beim Kohlenbergbaue, wo mehrere Wagen gleichzeitig auf einmal gefördert werden, in Verwendung stehen, ein nach der gewöhnlichen Methode, aus Litzen hergestelltes Rundseil zu substituieren, indem sich eine größere Anzahl von Drähten in einem Rundseile nicht immer ganz zweckmäßig anordnen lässt. Durch die Verwendung des Patent- oder Extra-Tiegelgussstahldrahtes von 180 kg Bruchfestigkeit pro 1 mm² ist uns jedoch ein Mittel an die Hand gegeben, bei gleichbleibender Tragkraft Seile von wesentlich geringeren Querschnitts-Dimensionen, als jene aus dem gewöhnlichen 120er Tiegelgussstahldraht zu construieren; denn zur Construction eines aus 180er Drähten angefertigten Seiles benöthigt man für die gleiche Tragkraft um $\frac{1}{3}$ der Drähte weniger, als zu einem aus 120er Drähten hergestellten Seile. Durch die verminderte Drahtzahl ist man aber in den meisten Fällen in die Lage versetzt, ein in jeder Beziehung zweckentsprechendes und rücksichtlich des Tragvermögens dem Bandseile gleichwerthiges Rundseil zu construieren.

Um concrete Fälle anzuführen, ist zu bemerken, daß gegenwärtig gewöhnlich zu Schachtförderzwecken Bandseile aus 144, 168, 192 und 224 Drähten von Nr. 16 bis 22 verwendet werden. Außerhalb dieser angegebenen Grenzen liegende Bandseil-Constructionen sind im Allgemeinen zu den Seltenheiten zu zählen. Die eben genannten Bandseil-Constructionen bestehen bekanntlich aus 6 oder 8 Strängen von je 4 Litzen à 6 bzw. 7 Drähten. Denken wir uns nun in diesen Bandseil-Constructionen die Zahl der Drähte um $\frac{1}{3}$ verringert, so erhält man in den einzelnen Fällen die folgenden Drahtzahlen:

$$\begin{aligned} 144 - 48 &= 96 \\ 168 - 56 &= 112 \\ 192 - 64 &= 128 \\ 224 - 74 &= 150 \end{aligned}$$

Die Drahtzahlen von 96, 112 und 128 lassen sich aber in einem Rundseile sehr zweckmäßig anordnen; denn diese Drahtzahlen können in 6 bzw. 7 und 8 Litzen von je 16 Drähten vertheilt werden, außerdem lassen die Drahtzahlen von 96 und 112 noch eine Vertheilung der Drähte in 8 Litzen zu 12 bzw. 8 Litzen zu 14 Drähten zu. Dabei besteht die 12 drähtige Litze aus 3 inneren und 9 äußeren, die 14 drähtige Litze aus 4 inneren und 10 äußeren und die 16 drähtige Litze aus 5 inneren und 11 äußeren Drähten.

Bei der Anordnung von 150 Drähten in einem Rundseile muss, wenn von der 30drähtigen Litze bestehend aus 4 + 10 + 16 Drähten, abgesehen wird, allerdings bereits zur Kabel-Construction,

d. i. zu jener Construction geschritten werden, bei welcher die einzelnen, das Seil bildenden Litzen schon selbst aus 30drähtigen Seilen (6 Litzen zu 5 oder 5 Litzen zu 6) gebildet sind. Diese Kabel-Construction wird sich jedoch mit Rücksicht auf die unrundere Form ihres Seilquerschnittes und der damit im Zusammenhange stehenden rascheren Abnützung des Seiles bei seiner Verwendung weniger für Schachtförderzwecke, als vielmehr für Aufzüge, die zum Heben von schweren Lasten bestimmt sind und mit sehr geringer Geschwindigkeit arbeiten, eignen.

Da sich Rundseile aus mehr als 144 Drähten, nämlich aus 8 Litzen zu 18 Drähten bestehend, aus vorstehenden Gründen nicht mehr für Schachtförderzwecke vortheilhaft eignen, so wird man in jenen Fällen, wo die Seilberechnung eine höhere Drahtzahl als 144 ergibt, sich in der Weise helfen müssen, daß man auf die nächst höhere Nummer oder auf eine Zwischennummer der Drahtleere greift, um ein Seil aus weniger als aus 144 Drähten zu erhalten. Bei Benützung des 180er Tiegelgussstahldrahtes zur Herstellung von Schachtförderseilen wird man jedoch ebenso, wie beim 120er Draht hinsichtlich der noch zu verwendenden Drahtstärke eine gewisse Grenze einhalten müssen, weil bekanntlich die stärkeren Drahtnummern in Bezug auf ihre Biegung um 180° und gegen Torsion nicht mehr zäh genug sind. Da die Nummer 25 (2.5 mm stark) des 180er Drahtes noch 10 bis 11 Biegungen um 180° verträgt und durchschnittlich 20 Torsionen aushält, also einen genügenden Zähigkeitsgrad gegen Biegung und Torsion besitzt, so wird man diese Nummer für die genannten Zwecke noch verwenden können, ohne besorgen zu müssen, daß die Seile nicht entsprechen würden.

Unter Festhaltung der hinsichtlich der Drahtzahl und der Drahtstärke aufgestellten Bedingungen wird man bei einem 180er Rundseil von circa 40 mm Durchmesser leicht Bruchfestigkeiten im Seil von 100.000 kg und darüber erreichen und mit Seilen von so hoher Bruchfestigkeit für die meisten und selbst für außergewöhnliche Fälle der Schachtförderung, wo mehrere Wagen auf einmal gefördert werden, ausreichen. Man wird also bei sehr großen Belastungs-Verhältnissen nicht gezwungen sein, auf die Bandseil-Constructionen unbedingt zu greifen.

Die Anwendung von runden Förderseilen aus 180er Draht wird gegenüber den Bandseilen aus 120er Draht den Vortheil bieten, daß die Dauer und Leistungsfähigkeit der ersteren eine größere sein wird und die Betriebskosten derselben gegenüber den bezeichneten Bandseilen zweifelsohne geringer ausfallen werden. Auch sind die besagten Rundseile gegenüber den bezeichneten Bandseilen von gleicher Tragkraft um circa 35% leichter, wodurch der Widerstand beim Anhub wesentlich vermindert wird. Geht zwar bei Benützung von Rundseilen der Vortheil, welchen die Bandseile hinsichtlich ihrer Seilgewichtsausgleichung bieten, verloren, so wird sich dieser Uebelstand durch Anwendung anderer technischer Hilfsmittel, wie von verjüngten Seilen oder von conischen Körben oder durch Seilausgleichung mit Unterseil etc. ganz oder theilweise beheben lassen. Daß es sich nicht empfiehlt, für Schachtförderzwecke Bandseile aus 180er Draht herzustellen, geht übrigens aus den obigen über die Mängel der Bandseile gemachten Mittheilungen zur Genüge hervor.

Nach all' den vorstehenden Erörterungen kann daher die Behauptung aufgestellt werden, daß künftig zu Schachtförderzwecken die gewöhnlichen Stahlbandseile aus 120er Draht von den aus Tiegelgussstahldraht mit höherer als 120er Bruchfestigkeit pro 1 mm², also aus Patent-Tiegelgussstahl hergestellten Rundseilen immer mehr und mehr verdrängt werden und verweist Redner darauf hin, daß man bei den neuesten größeren Förderanlagen der Bergbaue, wo man mit mehrtagiger Schale mehrere Hunderte auf einmal fördert, fast ausschließlich nur mehr Rundseile und solche auch bereits von sehr hoher Bruchfestigkeit in Verwendung findet.

Als Beispiel der letzteren Gattung von Rundseilen bezeichnet der Vortragende die auf dem Benjaminschachte der Ferdinandsgrube bei Kattowitz in Oberschlesien benützten Förderseile, welche 58 mm Diameter messen, aus 180 Drähten, 6 Litzen à 30 Drähten Nr. 29 bestehen, pro 1 m circa 11.3 kg wiegen und eine Bruch-

festigkeit von 160.380 kg besitzen. Das Materiale dieser Seile besteht aus Tiegelnstahldraht von 135 kg Bruchfestigkeit und besitzen die Seile eine circa 10fache Sicherheit.

Schließlich erwähnt Redner noch des Mittels, welches in neuerer Zeit zur Erhöhung der Tragfähigkeit von Seilen ohne Vergrößerung des Durchmessers durch die patentirte Construction sogenannter verschlossener Seile angewendet wird. Diese Seile werden aus trapezförmigen und Profildrähten zusammengesetzt

und bieten in Folge der besseren Ausnützung der Seilquerschnittsfläche gegenüber jenen nach der gewöhnlichen Methode construirten Seile eine höhere Tragfähigkeit bei gleichem Querschnitt. Endgiltige Betriebsergebnisse über diese Seile liegen jedoch in Publicationen bisher nicht vor und eignen sich dieselben nach Ansicht des Vortragenden weniger für Schachtförderzwecke, als vielmehr für Tragseile bei Drahtseilbahnen, als Schachtführungsseile und überhaupt für Zwecke, wo Spiralseile angewendet werden.

Die Arbeiten der VI. Section für Schulhygiene auf dem VIII. internationalen Congresse für Hygiene und Demographie zu Budapest.

Vortrag des dipl. und beh. aut. Architekten Carl Hintrager, gehalten in der Fachgruppe für Gesundheitstechnik am 8. Jänner 1895.

Der Erfolg der Arbeiten der Section für Schulhygiene auf dem in der Zeit vom 1. bis 9. September v. J. in Budapest stattgefundenen Congresse muss als ein sehr günstiger bezeichnet werden, da an den fünf Arbeitstagen durchschnittlich 50 Mitglieder an den Verhandlungen theilnahmen und man hiebei Gelegenheit hatte, hervorragende Fachgrößen auf diesem Gebiete persönlich kennen zu lernen und wissenschaftliche Studien und praktische Erfahrungen aus deren eigenem Munde erörtert zu hören. Als Delegirter der österr. Gesellschaft für Gesundheitspflege und nebenbei bemerkt als einziger Techniker dieser Section fand ich Gelegenheit, viel schulhygienische Fragen eingehend erörtert zu hören und trotz der mehr pädagogisch-hygienischen als technisch-hygienischen Natur der Discussionen die gegenwärtig herrschenden Anschauungen auf diesem Gebiete kennen zu lernen.

Von den 55 angekündigten Vorträgen wurden 30 abgehalten, wobei sich theilweise sehr lebhaft Discussionen anschlossen. Die hauptsächlichsten Verhandlungsgegenstände waren:

- I. Die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Schulwesens.
- II. Die Frage der körperlichen Erziehung.
- III. Die Bedeutung der Knabenhandarbeit.
- IV. Die Steilschriftfrage.
- V. Epidemische Kinderkrankheiten.
- VI. Nervosität der Schuljugend.
- VII. Verschiedene Einzelheiten als: Künstliche Beleuchtung der Schulzimmer, Fenstervorhänge, Schulbäder, Spielplätze, Feriencolonien, Seehospize etc.

Der Präsident der Section, Professor Dr. Julius Dollinger, eröffnete die Sitzungen, wobei er in allgemeinen Zügen die Ziele der Schulhygiene erörterte. Den Eröffnungsvortrag hielt der Abgeordnete Dr. Albert v. Berzeviczy—Budapest über die körperliche Erziehung. Er sagte unter Anderem: „Es ist noch nicht lange her, daß die Denker aller Nationen zu der Erkenntnis kamen, daß unser gegenwärtiges Unterrichts- und Erziehungssystem unter der Einwirkung der Anforderungen des Lebens einseitig zu werden beginnt, und daß jene Anspannung der geistigen Kräfte der Jugend, welche die Schule fordert, in vielen Fällen die Entwicklung der körperlichen Kräfte behindert. Die Nothwendigkeit einer sorgfältigen und erfolgreichen körperlichen Erziehung rechtfertigt schon die Thatsache, daß die Körperkräfte eines sehr großen Theiles unserer Jünglinge, wenn sie die Schule verlassen, gebrechlich und träge sind, unfähig zur Bewältigung jener Aufgaben, welche ihnen das Leben auch auf der bürgerlichen Laufbahn auferlegt. Das Schlagwort, welches heute die Reformbewegung auf der ganzen Linie zu beherrschen scheint, ist entschieden die dringende Forderung nach Jugendspielen.“

Dr. Leo Burgerstein—Wien stellte zu dieser Frage folgende Thesen auf: 1. In allen Culturstaaten ist anzustreben, daß die Schule die körperliche Erziehung der Jugend ebenso fördere, wie sie die unentgeltliche zwangsweise geistige Erziehung des Volkes besorgt.

2. Es ist anzustreben, daß die Vortheile gesunder physischer Erziehung durch die Schule auch späterhin dem Volke erhalten bleiben, d. h. gesunde Körperbethätigung Volkssitte werde.

3. Maßgebend für die Auswahl der körperlichen Erziehungsmittel ist das natürliche Interesse, welches ihnen die Jugend entgegenbringt, der körperliche Gewinn, den sie bieten und die geistige Arbeit, welche sie erfordern, wobei selbstverständlich die sonstigen erzieherischen Werthe der einzelnen Uebungen und die örtlichen Verhältnisse gebührend zu beachten sind.

Dr. Julius Bánóczy—Győr verglich das Turnen mit den Jugendspielen vom hygienischen Standpunkte aus und will letztere obligat eingeführt wissen.

Die Mitglieder der Section fanden Gelegenheit, in dem geräumigen Hofe der Staatsoberrealschule des V. Bezirkes den von den dortigen Schülern abgehaltenen Jugendspielen unter der Leitung des Turnprofessors Dr. Josef von Otto beizuwohnen, wobei die Gewandtheit und Sicherheit, wie das lebhaftige Temperament der Spieler den besten Eindruck auf die Zuschauer machten.

Die allgemeinen Forderungen an einen passenden Platz zur Abhaltung der Jugendspiele sind:

a) Genügende Größe; mindestens 5 m² für jeden Schüler einer gleichzeitig spielenden Abtheilung; b) Ebenheit und Trockenheit des Platzes; Bekiesung und entsprechendes Gefälle mit Entwässerung; c) geschützte Lage gegen Sonnenhitze und gegen herrschende Winde durch Baumpflanzungen oder durch Gebäude; d) leichte Uebersicht für die Ueberwachung und e) Anordnung eines Aufbewahrungsraumes für die Spielgeräte und eines Ankleideraumes, falls nicht die Kleiderablage einer zunächstliegenden Turnhalle benützt werden kann.

Dr. H. Gutzmann—Berlin sprach über den Einfluss des Schulturnens auf die körperliche Entwicklung taubstummer Kinder auf Grund physikalischer Messungen; Dr. Josef Sümegi—Budapest über den Turnunterricht für schwächliche und kranke Kinder.

Dr. Francis Warner—London berichtete über die Resultate der Untersuchungen von 50.000 Schulkindern Londons in Bezug auf körperliche und geistige Defecte.

Prof. Paul Gutenberg—Budapest erörterte die gesundheitliche Bedeutung der Knabenhandarbeit und das Mikkelsen'sche Slöjdsystem. Im protestantischen Waisenhaus wurde die daselbst etablirte Slöjdwerkstätte besucht und gab die Vorführung von Arbeitsübungen ein treffliches Bild dieses neuartigen Beschäftigungs- und Bildungsmittels. An 30 Hobelbänken arbeiteten tempomäßig die Knaben. Sägen, Hobeln, Schnitzen und andere Hilfsarbeiten bilden die Beschäftigung und gewähren der Jugend sowohl Anregung als auch Zerstreuung. Hauptsächlich wird der Holzslöjd getrieben, der insbesondere Hand und Auge bethätigt und manche praktische Anleitung für's Leben gewährt. Dem Slöjd, in Deutschland erzieherischer Knabenhandarbeits-Unterricht genannt, winkt eine große Zukunft. Dieser Unterricht kam von Schweden und Dänemark, wo er auch an Volksschulen in den Lehrplan aufgenommen wurde. Außer Holz sind Eisen, Carton und Pappe weitere Beschäftigungsmittel.

Während Axel Mikkelsen—Kopenhagen mehr generalisirt, die Bewegungen gruppen- und tempowise und die herzustellenden Objecte nach Zeichnungen ausführen lässt, bildet Dr. Salomon—Näås in Schweden mehr den Einzelnen aus und lässt nach Modellen arbeiten. Viele Länder folgten bereits dem Beispiele der nordischen Staaten und auch bei uns wird der guten Sache Interesse entgegengebracht. Nach dem Mikkelsen'schen System können bis 35 Knaben gleichzeitig von einem Lehrer überwacht werden.

Was die bauliche Anlage betrifft, können folgende Normen für Slöjdlocale gelten: Der Slöjdsaal soll entweder im Schulhause selbst oder in dessen Nähe errichtet werden und ist im ersteren Falle derart zu isoliren, daß der theoretische Unterricht in den Lehrzimmern nicht gestört werde. Die Form eines länglichen Rechteckes entspricht am besten; bei Anstellung von Hobelbänken sollen 2·75 bis 3·00 m² Bodenfläche pro Kind gerechnet werden. Die Tiefe genügt mit 5·20 m

die Höhe mit 3-50 m. Bei Aufstellung einer Drehbank ist 1-00 m zur Länge zuzuschlagen. Die Glasfläche soll 25 bis 30% der Bodenfläche betragen und empfiehlt sich mehrseitige Beleuchtung. Die Beheizung erfolgt am besten durch Herde, worauf gleichzeitig der Leim gekocht werden kann. Die Werkzeuge sind der Körpergröße der Knaben anzupassen.

Dr. L. Kotelmann—Hamburg besprach die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Schulwesens. Obwohl Deutschland in den letzten Jahren eine Reihe von Reformen eingeführt hat, wie die Beschränkung des classischen Unterrichtes zu Gunsten des Turnens und der Jugendspiele, Errichtung besonderer Schulen für Schwachsinnige etc. dürften doch noch folgende Punkte Berücksichtigung finden: 1. In der Volksschule darf die wöchentliche Schulzeit für das erste Schuljahr 18 und für jedes folgende Jahr 2 weitere Stunden nicht überschreiten, bis das Maximum von 30 Stunden erreicht ist; dabei sind jedoch von jeder Schulstunde 15 Minuten für die Pause abzuziehen.

Dr. R. Régnier—Paris, der über die sanitären Einrichtungen der großen Pariser Lyceen berichtete, fordert ebenfalls 15 Minuten Pause, während welcher die Schüler den Schulsaal zu verlassen haben, damit derselbe vollständig gelüftet werde. Diese Maßregel, welche auch bei Volksschulen sehr empfehlenswerth ist, erfordert naturgemäß entsprechende Räume und Plätze für den Aufenthalt der Kinder während der Pausen. Bei schönem Wetter wird der Schulhof oder Spielplatz benützt werden können, für den Aufenthalt der Kinder bei schlechter Witterung jedoch sind entsprechend geräumige und gedeckte Spielplätze in der Art der französischen preaux couverts anzulegen, die im Winter genügend erwärmt werden können. Weniger geeignet sind hiezu die Corridore des Schulhauses.

Dr. Regnier fordert die allgemeine Einführung der Brausebäder in Schulen, deren vortheilhafter hygienischer und erziehlischer Einfluss allerorten anerkannt wird. Alle 3-4 Wochen soll jedes Schulkind, Sommer und Winter, ein temperirtes Brausebad erhalten. Die Anzahl der Brausen kann 5-10 sein und ist ein abgesonderter Raum von mindestens doppeltem Ausmaß des Doucheraumes als Ankleideraum zu verwenden.

Prof. Dr. Hyacinthe Kuborn—Lüttich, besprach die sanitären Verhältnisse der neueren belgischen Schulen, die nach den Bestimmungen der hygienischen Verordnungen vom 27. Nov. 1874 und vom 31. Sept. 1892 ausgeführt werden. Neu sind die Haushaltungsschulen, die in den öffentlichen Volksschulen eingerichtet werden, die Kleidervertheilung und Auspeisung armer Schulkinder, Feriencolonien, Schulbäder, Seehospize — alles Schöpfungen der letzten Jahre.

Prof. F. Erismann — Moskau demonstirte an ausgestellten Zeichnungen und Tabellen seine Beobachtungen über die directe und indirecte Beleuchtung der Schulzimmer, wobei er zu folgenden Schlüssen kam:

1. Bei der directen Beleuchtung der Schulzimmer ist eine richtige, gleichmäßige Vertheilung des Lichtes auf den einzelnen Plätzen und eine Vermeidung störender Schatten unmöglich. Die Differenz in der Beleuchtungsintensität einzelner Plätze ist auch bei Abwesenheit der Schüler eine sehr bedeutende. Durch die beim Schreiben entstehenden Schatten wird ein sehr bedeutender und auf den verschiedenen Plätzen ein äußerst ungleicher Lichtverlust hervorgerufen.
2. Bei der indirecten Beleuchtung ist eine annähernd gleichmäßige Vertheilung des Lichtes auf den einzelnen Plätzen leicht zu erreichen. Der beim Schreiben durch den Schatten des sich vornüberbeugenden Körpers entstehende Lichtverlust ist verhältnismäßig gering, nicht scharf begrenzt und nicht störend; er weist in Bezug auf die einzelnen Plätze viel geringere Differenzen auf, als bei der directen Beleuchtung.

Es sprachen sodann Dr. Wlad. Stehépótiew — Constantinopel über die Reformen des heutigen Unterrichtswesens, C. Gillespie — Colchester, über die Anforderungen der Gesundheitswissenschaft an Religionslehrer, Dr. Max Bresgen — Frankfurt a. M. über die Ursache der nervösen Kopfschmerzen bei Schulkindern.

Sehr lehrreich waren die Mittheilungen des Dr. Hermann Cohn — Breslau über den Durchgang von Tageslicht durch Fenstervorhänge. In nachstehender Tabelle folgen einzelne, durch Versuche festgesetzte Zahlen zusammengestellt, wobei die photometrischen Messungen an

sonnenhellen Vormittagen zwischen 9 und 10 Uhr mittelst Photometer ausgeführt wurden. Cohn empfiehlt für Schulzimmer nur jene Vorhänge, die noch 44-56% rothes und 21-45% grünes Licht durchlassen, die aber mehrmals im Jahre zu waschen sind.

Nr.	Art des Vorhanges	Lichtdurchlässigkeit für	
		Roth %	Grün %
1	Weißer Mattscheibe, 2-5 mm dick	73	68
2	Graues Kathedralglas, 3 mm dick	64	70
3	Weißer Shirting, feinfädig	56	37
4	Ecrufarbiger, dünnfädiger Stoff	52	21
5	Crémefarbig, dünnfädig	50	35
6	Grüne Holzjalousien, wagrecht gestellt.	48	50
7	Weißer Dowlas, starkfädig	44	45
8	Ecrufarbiges Leinen, dicht, mit weißen Streifen	24	15
9	Helles graues Leinen, dicht, graue Streifen	6	4
10	Hellgelbes, leinernes Brabmtuch, ganz starkfädig	3-8	0-9
11	Gelblich-rothes Futterleinen, starkfädig	3-6	1-7
12	Dichtes, hell und grau gestreiftes Leinen	3-0	4-5
13	Hellblau gestreifter dichter Satin	2-8	5-7
14	Leinendrell, dicht, starkfädig, graublau gestreift	2-5	1-0
15	Rothfärbiges, grobes, starkfädiges Segelleinen	2-0	0-6
16	Schmutziger Schultvorhang, rohes Futterleinen	1-2	0-3
17	Bordeauxfärbiger, gestreifter dichter Satin	1-0	0-5
18	Hellgelbes, starkfädiges, dichtes Segelleinen	0-7	0-2
19	Dunkelgrüner, gestreifter Satin	0-7	5-7
20	Rohfarbener, starkfädiger Leinendrell ..	0-6	0-2
21	Grüne Holzjalousien, unter 45° gestellt.	0-6	1-5
22	Dunkelblau gestreifter, dicker Satin	0-3	1-0
23	Grüne Holzjalousien, senkrecht gestellt.	0-1	0-1

Ich sprach über das moderne Volksschulhaus, dessen bauliche und hygienische Einrichtungen und beantragte insbesondere folgende Thesen:

1. Für die Landgemeinden sind Musterpläne für ein- und mehrclassige Volksschulbauten herauszugeben.
2. Die Zahl der Lehrzimmer eines Schulhauses soll 20, die Zahl der Geschöße in Städten 3, am Lande 2 nicht überschreiten.
3. Das Schulhaus hat nur die für Schulzwecke dienenden Räumlichkeiten aufzunehmen.
4. Die Schülerzahl einer Classe soll 50 nicht übersteigen.
5. Außer den Minimalmaßen für die Größe der Lehrzimmer sind auch solche für Wohnräume und Corridore zu bestimmen.
6. Die Anlage von Wartelocalen neben den Eingängen und von Kleiderablagen ist erforderlich.
7. Wascheinrichtungen und Badeanlagen sind wegen ihres hygienischen Werthes in jedem Schulhause unterzubringen.

Ein großes Feld der Besprechung bildete die Frage der Steilschrift. Dr. Paul Schubert — Nürnberg, Ch. Girard — Bern, Kárpáti Bela — Budapest und M. Bayr — Wien theiligten sich daran und stellten die These auf: „Die gerade Mittellage des Heftes mit senkrechter Schrift bewirkt eine wesentlich bessere Körperhaltung als die schräge Mittellage und die gerade und schräge Rechtslage mit Schrägschrift. Es ist daher wünschenswerth, die gerade Mittellage mit senkrechter Schrift obligatorisch in der Schule einzuführen.“

Dr. Heinr. Goepels — Frankfurt a. O. weist auf Grund graphischer Darstellung der Gewichtsbewegung den dauernden Nutzen der Feriencolonien nach. Der Budapester Feriencolonien-Verein hatte im Jahre 1894 mit einem Kostenaufwand von fl. 12.000 647 Knaben und Mädchen in Feriencolonien entsendet. Die Dauer des Aufenthaltes variierte zwischen 4-6 Wochen. In Högbyánya adaptirte der Verein ein vom Staatsärar

gemietetes Gebäude zu einem stabilen Colonienhaus und richtete dasselbe für 100 Kinder ein.

Dr. J. Neumann — Budapest sprach über behinderte Nasenathmung und über den Gesangsunterricht. Ueber die epidemischen Krankheiten während des schulpflichtigen Alters sprachen Dr. Mangenot — Paris und Dr. Palmberg — Helsingfors, welch' letzterer insbesondere zahlreiche statistisches Materiale vorbrachte.

Ueber die Nervosität der Schuljugend referirten Dr. H. Schuschny — Budapest, Dr. Alfr. Spitzner — Leipzig und Erl. Louise Leitner — Gablonz. Letztere sagte: „Der Kampf gegen die Nervosität muss im Elternhause begonnen werden durch rationelle Erziehung und Ernährung. Pflicht der Schul ist es, mitzukämpfen und alles aufzubieten, um die Gesundheit und Lernfähigkeit der Jugend zu erhalten. Dieses kann sie erreichen durch Abschaffung des Fachlehrersystems, besonders in den unteren Classen, durch Abschaffung all' jener Factoren, die Ueberbürdungen verursachen, Verminderung der Hausarbeit und Ermöglichung genügender Schlafdauer, weiters durch die Pflege der Jugendspiele, des Schwimmens und auch durch Anstellung von Schulärzten und Verbreitung hygienischer Kenntnisse.

Dr. Max Roth — Wien, behandelte die Prophylaxis der Skoliose und Dr. Kármán M. — Budapest übte zum Schlusse eine Kritik der

gegenwärtigen Schulorganisation mit Berücksichtigung physiologischer Grundsätze.

Mit dem Congress war eine Ausstellung verbunden, die bezüglich Schulhygiene nur einzelne Pläne und Einrichtungsstücke aufwies. Die ungarischen Städte, vor allen Budapest, hatten zahlreiche Schulbaupläne ausgestellt, ebenso Brünn, Odessa, Heilbronn, Posen (Schulbäder), Berlin (hygien. Institut der k. Universität), Elsaß-Lothringen, das k. ungar. Unterrichts-Ministerium und verschiedene Private. Ingenieur Herm. Recknagel — Winterthur, hatte seinen automatischen Luftwechsel-Controllapparat ausgestellt, der besondere Beachtung verdient. Der Recknagel'sche Apparat kann entweder an den Ausströmgittern oder im Lüftungscanale selbst eingesetzt werden und besteht der Hauptsache nach aus einem leicht drehbaren Flügel mit Ausbalancirung zur Aufnahme des Winddruckes. Ein Zeiger lässt erkennen, ob die Lüftungsverhältnisse normale sind oder nicht. Fabrikant L. Feiwel — Budapest, hatte eine Reihe zweckmäßiger Schulbänke exponirt.

An dem einen Ruhetag fand ich Gelegenheit, die zahlreichen neuen Volksschulbauten in Budapest zu besichtigen, wobei ich mit besonderer Befriedigung die vortreffliche Anlage derselben loben muss.

Der nächste Congress findet in Madrid statt und hoffe ich dann mehr Fachcollegen in der Section für Schulhygiene anzutreffen als diesmal.

Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefansdom.

Fortsetzung der Discussion am 16. Februar 1895.

Herr Alfred Riehl:

Sehr geehrte Versammlung!

Der Gedanke, den ich vor Ihr Forum zu bringen mir erlaubt habe, hat von autoritärer Seite eine so warme Vertheidigung gefunden, daß ich mich darauf beschränken kann, den Freunden meines Projectes den wärmsten Dank zu sagen für die so glänzende Vertheidigung, und nur noch wenige Worte anfügen möchte bezüglich einzelner technischer Details, die noch unberührt geblieben sind. Vor Allem drängt es mich aber, den Eindruck zu besprechen, den ich unbewusst gemacht habe, als ich mit der Bitte vor Sie hintrat, mich vor Eröffnung der Discussion anzuhören. Ich wusste, welche Kräfte in Ihrem Vereine seit zwei Jahren gegen mein Project thätig waren. Herr Professor Mayröder hat im vorigen Jahre einen Vortrag über sein General-Regulirungsproject gehalten und hat dabei auch mein Project hier besprochen, bevor die Verhandlungen mit den Hausherrn mir selbst gestattet, es Ihnen zu demonstrieren! Er sagte: Der begeisterte Apostel dieses Baugebäudes habe für denselben eine Agitation entfaltet, die bereits bis in die höchsten Kreise gedrungen sei, es sei deshalb an der Zeit, daß der Verein gegen dieses Project Stellung nehme.“

Meine Herren, ich wusste, daß ich hier einige Bedenken finden würde, nichtsdestoweniger habe es als meine Pflicht erachtet, dem ersten technischen Vereine der Monarchie meinen Gedanken vorzulegen. Ich hätte mich vor mir selber eines schweren Vergehens gegen das Decorum des Standes, dem anzugehören ich die Ehre habe, schuldig gemacht, wenn ich vielleicht aus Befürchtung, meinem Projecte Schaden zu machen, Ihre Meinungen ignorirt hätte. Ich habe nahezu 6 Jahre an dem Projecte gearbeitet. Dasselbe wurde mir durch drei Jahre, während welcher ich hervorragende Männer Wiens um ihre Meinung befragte, als Utopie bezeichnet. Man gab mir den Rath, mich mit diesem Gedanken nicht weiter zu beschäftigen, denn man hielt es für absolut ausgeschlossen, daß dieses Werk gelingen könnte! Ich habe nunmehr die Sache soweit gebracht, daß sie auch von Ihnen selbst ernst genug genommen wird, um ihr mehrere Abende zu widmen. Ich erblicke in dieser Thatsache allein eine Auszeichnung und einen Erfolg meiner schwachen Kräfte, der mich hoch erfreut, sowie ein glückliches Omen für die Zukunft.

In dem Augenblicke, da nach dreijähriger Arbeit und Ueberwindung von unendlich viel mehr Schwierigkeiten, als hier erwähnt wurden, das Werk seinem Gelingen näher kommen sollte, musste die Resolution, welche der Ausschuss für die bauliche Entwicklung Wiens gefasst hat, mich wie ein schwerer Schlag treffen. Mich hat insbesondere die Behandlung, welche der Ausschuss für die bauliche Entwicklung Wiens vor der Beschlussfassung der Resolution meinem Projecte zu Theil werden ließ, gewissermaßen als eine Missachtung berührt. Die drei Jahre arbeitete ich in der idealen Absicht, der baulichen Ent-

wicklung Wiens, für die der Verein seit Jahren sich bemüht hat, zu dienen. Nun fasste der Ausschuss, ohne mich gefragt zu haben, eine Resolution auf Grund finanzieller Bedenken, obwohl die Art und Weise der Finanzierung hier nur mir allein bekannt ist. Es wurden auch technische Bedenken geäußert, welche ganz einfache Mittheilungen meinerseits hätten entkräften können.

Sie werden begreifen, daß Derjenige, der in dem Augenblicke, in welchem er sich glücklich schätzte, das Werk so weit gebracht zu sehen, um mit demselben vor Sie hintreten zu können, eine solche in Unkenntnis der Thatsachen gefasste Resolution vorfindet, von einer gewissen Erregung erfasst ist. Ich hoffe auch, es wird sich unter Ihnen keiner finden, der einen Stein auf mich werfen wollte, bloß weil ich unter diesem Eindrucke die Bitte, mich anzuhören, kürzer fasste, als es vielleicht gut gewesen wäre.

Damit komme ich zur Sache, rücksichtlich welcher ich mir nur wenige Bemerkungen erlauben muss. Der Ausschuss für die bauliche Entwicklung Wiens hat die Convexität des Profils gestreift. Er legt kein Gewicht darauf, bezeichnet aber doch diese Convexität als einen Mangel! Können Sie sich, meine Herren, vorstellen, daß ein Profil convex sei, welches man vor sich hat, wenn man z. B. von der Donau auf den Kahleberg blickt. Dieses Profil ist in seiner Gänze gewiss concav, denn der Blick über eine horizontale Vorfläche auf die Gehänge eines Berges findet die Totalität eines solchen Profils concav! Es können in dieser Totalconcavität nur ganz kleine Convexitäten vorkommen und so ist es auch beim Profil der Kaiserzeile, — ich lege auf den Namen „Avenue“ gar kein Gewicht. — Es sind eben nur ganz kleine Convexitäten, die das Auge Derjenigen, welche in dieser Zeile gehen werden, absolut nicht wahrnehmen wird. Es ist auch die Befürchtung, daß etwa, wie gesagt wurde, Köpfe ohne Rumpf zu wandeln scheinen werden, vollkommen ausgeschlossen.

Der Ausschuss für die bauliche Entwicklung hat die Nothwendigkeit einer Verbindung des II. Bezirkes mit dem IV. Bezirke ausgesprochen. Wie können Sie sich nun eine Straße, wie immer sie geplant sei, vom II. zum IV. Bezirke entstehen denken, ohne daß das Niveau des Fleischmarktes gesenkt wird? Können Sie den Laurenzerberg in seiner jetzigen Steilheit beibehalten? Müssen Sie nicht, um eine sanftere Steigung herauszubekommen, das Niveau des Fleischmarktes senken? Sollte die Senkung um 2-2 m just ein Argument gegen die Straße abgeben? Ich glaube nicht.

Die Regulirung der Querstraßen hat auch den Anlass zu Bedenken gegeben. Man hat gegen diese Regulirung der Querstraßen gesagt, sie könnte nicht ohne Prozesse vollzogen werden, welche mit den Nachbarn, deren Häuser nicht zum Umbaue gelangen sollen, zu führen sein werden. Es gelangen aber alle Häuser, deren

Niveau geändert wird, zum Umbau. Hätte man mich darumgefragt, so hätte ich die Mittheilung machen können, daß der Umbau so weit geht als die Regulirung der Querstraßen, und die Bedenken wären beseitigt gewesen. Die Regulirung der Querstraßen-Niveaux ist gerade ein Argument für die Methode des Durchbruches in Einem. Denn die Regulirung der Querstraßen muss immer Anlass zu Processen geben, wenn diese Regulirung kleinweise von Haus zu Haus erfolgt, während nur dann, wenn eine Straße im Ganzen gezogen wird, man in der Lage ist, das Niveau der Straße auf einmal durchzuführen, so daß dann eben Prozesse nicht weiter in Frage kommen, weil eben kein Nachbarhaus in seinem Niveau geändert wird!

Ich habe schon nach dem Vortrage auf die Rede, welche Herr Professor Mayröder vorgebracht hat, erwidert, daß es durchaus nicht meine Absicht sei, den Verkehr der Praterstraße und der Taborstraße auf den Stefansplatz zu leiten. Ich habe einen Plan mitgebracht, der Ihnen die Art und Weise darstellt, wie der Verkehr, beim Regensburgerhof ablenkend, hinter den Stefansplatz in die Akademiestraße geleitet werden soll! Ich verzichte darauf, dies weiter zu erörtern, weil Herr Professor Prokop so freundlich war, darauf hinzuweisen, daß diese Straße zur Ablenkung des Verkehrs beim Regensburgerhof in dem Plane meiner Broschüre enthalten ist.

Daß der Ausschuss für die bauliche Entwicklung Wiens auf dieses Bedenken nichtsdestoweniger immer wieder zurückgekommen ist und alle Herren Redner, welche meinen Standpunkt nicht zu theilen vermochten, gleichfalls auf dieses Bedenken zurückgekommen sind, trotzdem ich das Gegentheil gesagt habe, documentirt den großen Pessimismus, denn es documentirt die Ansicht, daß das Gelingen der Kaiserzeile nicht im Stande sein wird, die bauliche Entwicklung zu beeinflussen.

Mich hat bei meinen Arbeiten die fachliche Ueberzeugung geleitet, daß, so lange ein Expropriationsgesetz nicht existirt, ein solches Werk, wenn es zu früh den Hausbesitzern bekannt wird, nicht durchgeführt werden kann. Ich musste so lange darauf verzichten, Ihnen ein Project vorzulegen, weil ich mich vorher in den Besitz der Häuser setzen musste. Bei diesem Verzicht hat mich die Ueberzeugung geleitet, daß nicht Generalpläne und Actionen, wie sie vor sich gegangen sind, zu einer raschen baulichen Entwicklung helfen können, sondern daß allein das Gelingen eines guten Werkes, an welchem die Bürger in der Lage sind, praktisch zu sehen, welche Methode der Regulirung die richtige ist, allein zur „baulichen Entwicklung“ führen kann. Ich hoffe, wenn auch der Pessimismus in Wien ein allgemeiner ist, daß das Gelingen der Kaiserzeile insoferne bahnbrechend wirken wird.

Ich bitte Sie, meinen Dank in der solennsten Form entgegenzunehmen für die Auszeichnung, daß Sie fünf Abende meinem Projecte gewidmet haben. Ich danke Ihnen bestens und bitte Sie, sich bei der Abstimmung gefälligst vor Augen zu halten, daß Sie nicht abstimmen über eine Bleistiftlinie, nicht über ein Project, wie sie hier sonst vorliegen, sondern über eine Straße, die wirklich werden kann — weil für die Straße Grund und Geld vorhanden sind — unter der alleinigen Voraussetzung, daß die Commune Wien hiezu ihre Zustimmung gibt, wenn sie auch kein Geld beisteuert.

Herr Architekt Lotz:

Meine Herren! Ich möchte mir vor Allem die Bemerkung erlauben, daß es nach meiner Meinung vom verkehrstechnischen Standpunkte eigentlich unmöglich ist, einen Straßenzug, wie der von Herrn Riehl projectirte, anders als an der Hand von weitläufigen Plänen zu beurtheilen, welche unbedingt nicht bloß die unmittelbare Umgebung umfassen dürfen, sondern ein zusammenhängendes Bild zu geben möglich machen. Nachdem im ganzen Laufe der Verhandlungen ein Plan nicht zum Vorschein gekommen ist, welcher in dieser weitläufigen Weise ein Urtheil ermöglicht hätte, so habe ich mir erlaubt, eine Studie zu machen, die ich hier vorführe.*)

Die Herren wissen, daß eine Straße unbedingt als nothwendig anerkannt wird, welche von der Ferdinandsbrücke in der Richtung gegen die Akademiestraße verlaufen soll. Wenn nun die Straße des Herrn Ober-Baurathes Wagner, wie ich sicher glaube, zur Ausführung kommen wird, wenn die Rothenthurnstraße nicht um-

gestaltet wird, so ist es schwer möglich, eine Straße zwischen diesen beiden Straßenzügen besser und zweckmäßiger einzuschalten, als dies in der Richtung der von Herrn Riehl projectirten Straße der Fall wäre. Wenn aber noch alle anderen in diesem Stadttheile enthaltenen Straßenzüge vollkommen entsprechend mit den bereits besprochenen Straßenzügen in Zusammenhang gebracht werden können, dann glaube ich, daß gegen die projectirte Straße kein erster Einwand bestehen kann. Sie sehen hier eine Straße von der Marxergasse über den Fleischmarkt, die Vorlauffgasse gegen die Stephaniebrücke, ferner den Straßenzug, der berufen ist, die Wollzeile zu ersetzen, welche niemals mehr eine Verkehrsader werden kann, weil sowohl in der Rothenthurnstraße, als auch am Bauernmarkt und in letzter Linie dort, wo die Häuser der Gemeinde Wien verkauft wurden, am Ende der Wipplingerstraße Neubauten aufgeführt werden, die einer Regulirung im Wege stehen. Die Straße, die gegen die Mittelachse der Akademie der Wissenschaften gerichtet war, habe ich mir erlaubt umzulegen, weil die von Herrn Riehl projectirte Straße sehr geeignet ist, beizutragen, diesen Straßenzug auf einem einfachen Wege zur Eröffnung gelangen zu lassen. Ich glaube, daß damit auch in ästhetischer Beziehung kein Fehler begangen würde, weil bekannt ist, daß das Bild, welches sich am Universitätsplatze bezüglich beider Objecte Akademie und Kirche zeigt, ein vollständig entsprechendes ist. Vom ästhetischen Standpunkte kann das schon darum kein Fehler genannt werden, weil dieses Bild niemals ein Fernbild gewesen wäre, sondern nur ein Nahbild, da die Fassade viel zu breit und nicht in ihrer vollen Breite aus größerer Entfernung gesehen werden kann.

Ich möchte mir noch zu bemerken erlauben, daß ich die Dominikanerbastei beibehalten und mich bemüht habe, nachdem diese Straße hauptsächlich berufen ist, den Verkehr gegen die Landstraße zu vermitteln, den bisher üblich gewesenen Parallel-Straßenzug etwas abzuschwächen, damit der Verkehr in dieser Richtung erleichtert wird. Die Dominikanerkirche erscheint freigelegt und es bilden sich richtige Prospective einerseits auf das Mosaikbild beim Museum und andererseits gegen die Kirche selbst.

Nun will ich auf die Avenue selbst übergehen. Was die ästhetischen Momente anbelangt, so möchte ich darüber nur einige Worte sprechen, nachdem schon von hervorragender Seite über diesen Punkt Worte gefallen sind, die mich und gewiss auch sehr viele der Herren mit der größten Freude und Begeisterung erfüllt haben. Ich glaube, das Fernbild vom Praterstern aus wird im Falle der Durchführung dieser Straße überhaupt kein wesentlich anderes sein als heute. Es wird der Stefansthurm geradeso aus dem Häusermeer herausragen wie jetzt, in dieser Beziehung wird das Bild sich nicht bedeutend ändern.

Weiterschreitend glaube ich, daß ebenso, wie es schwer möglich ist, überhaupt nur bis tausend zu zählen, wenn man sich des Scherzes halber es vornimmt, man auch später keine tausend Schritte wird gehen können, den Stefansthurm unablässig betrachtend. Man wird, durch andere Bilder abgelenkt, zur Ferdinandsbrücke gelangen, und endlich kommt man an den grossen Brückenplatz, eine Stelle, die in gewissem Sinne eine kritische ist, die ich aber in einem nicht unglücklichen Sinne gelöst zu haben glaube. Der Platz hat den Vortheil, daß die von Herrn Riehl projectirte Straße denselben nicht in der Mitte durchschneidet, sondern an demselben vorbeiführt. Wenn man nun mit einem Wagen hier durchfährt, so wird man nicht genöthigt sein, den Kopf bald links, bald rechts zu wenden, sondern wird nur nach einer Seite schauen und die Bilder sehen können, die daselbst erscheinen, wodurch es ermöglicht ist, von dem ganzen Platze einen ruhigeren Eindruck zu gewinnen. Dasselbe möchte ich auch auf die zweite Straße bezogen haben. Die günstigen Verkehrsverhältnisse können hier von Niemandem bestritten werden.

Ich habe mir nun, nachdem der Straße des Herrn Riehl der Vorwurf gemacht wurde, daß sie sich am Stefansplatze todtkläuft, die Frage gestellt, wie es denn möglich wäre, ohne große Kosten diese Straße weiterzuführen. Der Umbau des Deutschen Hauses ist wesentlich erleichtert, wenn diese Straße weitergeführt wird, weil dann im Deutschen Hause viele werthvolle Geschäftslocale entstehen werden, und der weiteren Fortführung dieses Straßenzuges bis zum Anschlusse der von der Ferdinandsbrücke und Akademiestraße gebildeten Straße keine Schwierigkeit geboten wird. Das Alumnatsgebäude könnte überhaupt stehen bleiben. Zwischen dem dormaligen Bestande desselben und der Capelle des Deutschen Ordens wäre eine Breite von 25 m vorläufig wohl ganz genügend. Soll

*) Siehe Beilage zu Nr. 8 der Zeitschrift.

das Deutsche Haus in diesem Sinne umgebaut werden, so sind nur zwischen der Singerstraße und der Weihburggasse zwei Häuser einzulösen, von welchen bedeutende Fragmente übrigbleiben, durch deren Verwerthung die Regulirung dieses kurzen Stückes nicht kostspielig wird. Die Kosten dieser Regulirung werden nicht mehr als eine halbe Million betragen. Dann bin ich aber schon mit dem Kostenaufwand zu Ende. Ich trete in die Weihburggasse ein, welche ich mir auf 18 m erbreitert denke. Dieselbe ist heute 12 m breit projectirt, und ich glaube, es ist wünschenswerth, daß man in der inneren Stadt überhaupt nicht unter ein Minimum der Straßenbreite von 14–16 m herabgehen soll. Ich begreife vollkommen den Standpunkt, welcher nach dieser Richtung von berufener Seite eingenommen wird. Man ist in derartigen Dingen an eine gewisse Engherzigkeit gewohnt, weil man weiß, daß weitläufige Regulirungen in Wien bisher fast gänzlich unausführbar gewesen sind.

Ich behaupte auch, daß die Herren, welche berufen sind, derartige Straßenlinien zu reguliren, ganz gut oder besser wissen als ich, wie dieselben auszuführen sind, wenn sie solche Straßenzüge dennoch nicht projectirten, so haben sie es nicht gethan, weil sie wissen, daß dies vergebliche Mühe wäre. Wie man das anfängt, wurde uns sowohl heute als bei früheren Gelegenheiten gesagt. Ich glaube, daß, falls das, was Herr Riehl in Vorschlag bringt, auch in anderen Fällen zur Anwendung käme, solche Straßenzüge um Hunderttausende billiger ausgeführt werden könnten.

Ich möchte die Herren nicht lange belästigen, möchte mir aber nur eine kleine Bemerkung über den finanziellen Theil der Angelegenheit erlauben. Wenn es richtig ist, was ich auch nicht bezweifle, daß Herr Riehl von sämtlichen Hauseigenthümern jener Gegend, welche von seinem Straßenzug geschnitten wird, Anstellungsbriefe in der Tasche hat, so habe ich die Ueberzeugung, daß dieser Straßenzug gleichviel, ob es Herrn Riehl gelingt, die Straße selbst durchzuführen, oder ob die Gemeinde sich mit ihm verständigt, für alle Fälle mindestens zwei Millionen weniger kosten wird. Ich glaube in Folge dessen auch vom finanziellen Standpunkte für die Sache eintreten zu können. In ästhetischer Beziehung will ich auch noch auf ein kleines Moment zu sprechen kommen. Ich habe, angeregt durch unseren Herrn Vorsitzenden, mich heute früh an dem projectirten Einmündungspunkt der Straße auf den Stefansplatz aufgestellt und habe gefunden, was anderen Herren übrigens schon lange bekannt ist, daß das Bild der Stefanskirche gerade von diesem Punkte das großartigste ist, welches derzeit überhaupt von unserem Dome gesehen werden kann, und ich glaube, daß durch irgend welche andere Regulirung ein derartiges Bild nicht besser zur Ansicht gebracht werden kann, als gerade von diesem Punkte. Trotzdem ist es zweifellos, daß Tausende von Menschen hier jahraus jahrein passiren, ohne dieses Bild gewahr zu werden. Wenn die Riehl'sche Straße hier eröffnet wird, wird das anders werden. Das Bild wird durch Publicationen in der reizendsten Weise bekannt sein, und wer die Riehl'sche Straße passirt, wird mit Begeisterung stehen bleiben, es zu genießen.

Es ist der Einwand erhoben worden, daß die Aufschließung des Stefansplatzes in ästhetischer Hinsicht vielleicht als Unglück zu betrachten ist und daß eine Abschließung an dieser Stelle, sei es durch Verbauung oder Ueberbauung einer Durchfahrt, von Vortheil sein könnte. Ich möchte glauben, daß es allerdings richtig ist, daß, wenn beim Heraus-treten aus einem solchen Durchgange solche Bilder wahrgenommen werden, ein intensiverer Eindruck hervorgerufen wird, als wenn man dieses Bild langsam entstehen sieht. Es hat schon am letzten Discussionsabende Herr Professor König diesbezüglich eine Bemerkung gemacht. Also angenommen auch, daß die Verbauung der Riehl'schen Straße an diesem Punkte ihre Berechtigung hat, so glaube ich mit Rücksicht auf jenes Citat sagen zu müssen, die Stefanskirche braucht sich nicht zu schämen. Ich erlaube mir, dieses Citat deshalb zu wiederholen, weil ich fürchte, daß, wenn man eine solche Verbauung durchführen würde, man den Eindruck gewinnen würde, die Kirche hätte sich zu schämen. Andererseits ist es nicht logisch, daß man, wenn man schon eine Straße auf einen solchen Punkt hinführt, etwas vorschiebt, weil Jeder fragen wird: warum ist das geschehen? Ich will in Folge dessen für die Offenherzigkeit dieser Straße stimmen.

Zum Schlusse möchte ich mir noch eine kleine Bemerkung erlauben. Ich habe am Anfange meiner Erörterungen gesagt, eine solche

Angelegenheit könne nur an der Hand von Plänen vom verkehrstechnischen Standpunkte beurtheilt werden. Zur Beurtheilung dieses Projectes, sind aber ursprünglich dem verehrten Ausschusse für die bauliche Entwicklung geeignete Pläne, welche ein richtiges Urtheil über diese Angelegenheit möglich gemacht hätten, nicht vorgelegen. Wenn ich die Ehre gehabt hätte, ein Mitglied des Ausschusses zu sein, so hätte ich meine Unterschrift dem ablehnenden Votum nicht ertheilt, und zwar aus dem Grunde, weil es ohne weitläufigere Pläne nicht möglich ist, zu beurtheilen, ob die Sache schlecht ist, und schlecht ist sie nur dann, wenn man an deren Stelle etwas Besseres gefunden hat. Dem verehrten Ausschusse kann zwar nicht zugemuthet werden, selbst Pläne anzufertigen, doch ist Herrn Riehl der Vorwurf nicht zu ersparen, daß er keine weiteren Pläne dem Ausschusse übermittelt hat. Der Ausschuss hätte aber in diesem Falle sagen sollen, wir sind nicht in der Lage, die Angelegenheit in die Debatte zu ziehen, so lange wir nicht an der Hand von Plänen uns die Ueberzeugung verschafft haben, daß die Sache schlecht ist.

Herr Architekt Bach:

Sehr geehrte Herren!

Ich muss mich, was die Richtung und Ausmündung der von Herrn Riehl projectirten Straße anbelangt, zu meinem Bedauern als Gegner derselben erklären. Ich sage zu meinem Bedauern, weil es mir aufrichtig leid ist, gegen einen Gedanken, der einer großen Conception nicht entbehrt, Stellung nehmen zu müssen. Ich bewundere die seltene Beharrlichkeit, mit welcher der Herr Projectant der von ihm propagirten Idee Nachdruck gegeben hat, ich bewundere aber noch mehr die Kühnheit — und für unsere Wiener Verhältnisse ist es eine Kühnheit — welche er gehabt hat, indem er in die innere Stadt mit einem Schlage eine Bresche schlagen will. Ich stehe gar nicht an, zu erklären, daß jene gewundenen Straßenzüge, welche wir und noch manche andere der Mitconcurrenten für einen General-Regulirungsplan in Vorschlag gebracht haben, mir gegenüber dem kühnen Zuge des Herrn Riehl vorkommen, wie die langwierige und vorsichtige Behandlung eines kranken, der frischen Circulation entbehrenden Theiles eines Körpers mit Pflastern und Salben entgegen dem kecken operativen Eingriffe durch den Chirurgen.

Wenn ich trotzdem sage, daß ich mich mit dem vorliegenden Projecte nicht ganz einverstanden erklären kann, so möge es mir gestattet sein, meinen Standpunkt in dieser Beziehung näher zu erläutern. Das Project muss von vier Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Erstens vom Standpunkte der finanziellen Durchführung, zweitens vom Standpunkte der ästhetischen Wirkung, drittens von jenem der Verkehrstechnik und viertens von dem Standpunkte der Pietät gegenüber bestehenden Baudenkmalen.

Der erste Punkt entzieht sich, nachdem die Angaben, welche Herr Riehl in dieser Richtung gemacht hat, denn doch zu vage sind, als daß sie die Grundlage für eine nähere Erörterung geben könnten, wohl mehr oder weniger unserer Discussion, und ich verzichte daher darauf, auf den finanziellen Theil näher einzugehen.

Von dem Standpunkte der ästhetischen Wirkung möchte ich bemerken, daß ich gegen das durch die schiefe Anschneidung sich ergebende Bild der Stefanskirche an und für sich nichts einzuwenden hätte. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei dem Verlassen der Churhausgasse, sowie beim Austritte aus den Gassen hinter der Votivkirche, wo die Günthergasse und eine andere, deren Namen mir momentan nicht geläufig ist, einen verwandten Ausblick eröffnen. Aber mir scheint, daß es denn doch etwas anderes ist, ob kurze Straßenzüge, wie die eben genannten oder wie die am letzten Samstag von Herrn Professor König citirte Belvederegasse einen solchen mehr intimen Charakter tragenden point de vue erhalten, oder ob wir einen solchen einer langen Straße, welche vom Praterstern — von Kagran gar nicht zu reden — aus in einer schnurgeraden Linie auf den Stefansplatz geführt wird, vorsetzen. Mir scheint eine solche Straße viel anspruchsvoller zu sein, als eine der vorgenannten, und ich finde daher, trotzdem ich gegen das Bild an und für sich nichts einzuwenden habe, dasselbe denn doch nicht angemessen der anspruchsvollen Ausbildung der projectirten Straße. Dagegen lässt sich allerdings einwenden: Ja, das Bild ist nun einmal nicht anders! Und da muss ich wohl sagen, ich würde es selbst nicht für empfehlenswerth erachten, deshalb, weil ich mir das Bild vollendeter vorstellen kann, dasselbe ganz zu umgehen, oder weil

ich ein Besseres nicht haben kann, auf das Gute ganz zu verzichten. Ich würde mich demnach mit der ästhetischen Seite der Frage noch befreunden können.

Ein anderes aber ist es bezüglich des verkehrstechnischen Momentes. Ich würde mich selbst mit der von Herrn Riehl projectirten Brücke über den Donau-Canal noch einigermaßen befreunden können. Ich glaube nämlich nicht an die mörderische Gefährlichkeit derselben, wie sie Herr Architekt Baumann in so herzerreißender Weise geschildert hat; ich glaube nicht daran, weil eine, ganz ähnlichen Verkehrsprincipien Rechnung tragende Brücke in Wien bereits existirt. Es ist dies die ebenfalls circa 50 m breite Brücke über den Einschnitt der Verbindungsbahn auf der Landstraße. Auf dieser kreuzt sich der mehr als 20 m breite Rennweg mit der circa 19 m breiten Fasan-, respective Ungargasse; zu dem kommt, daß beide Straßen mit je zwei Tramwaygeleisen befahren sind und zu beiden Seiten des Einschnittes sich Straßen ergeben, welche ebenfalls in den Verkehr eintreten.

Ich gebe nun zu, daß die Verhältnisse bei der Riehl'schen Brücke sich wesentlich verschärfen werden gegenüber dem von mir citirten Objecte. Aber die Thatsache, daß die Erfahrung nicht gemacht worden ist, daß ich wenigstens nie davon gehört habe, daß die Brücke in der Fasangasse eine ganz besondere Gefährlichkeit zeige, läßt mich auch die Brücke des Riehl'schen Projectes nicht so tragisch beurtheilen. Aber nicht zu beruhigen vermag mich der verkehrstechnische Fehler, welcher sich durch den straffen Anprall einer breiten Straße direct an die Längswand des Domes ergibt, ein Fehler, der auch durch die glänzenden Reden, welche zu Gunsten des Projectes gehalten worden sind, nicht entkräftet worden ist. Ich glaube auch nicht, daß selbst bei einer weiteren Bearbeitung, wie z. B. durch den von Herrn Architekten Lotz vorgelegten Plan, der principielle Fehler, daß eine breite Straße zuerst anstoßen muss, ehe der Verkehr weitergeleitet werden kann, jemals zu einer gedeihlichen Lösung gebracht werden könne.

Ich gehe nun über auf den vierten Gesichtspunkt, den Standpunkt der Pietät. Ich nehme auch hier wieder keinen Anstand, die guten Seiten, welche mir das Project zu haben scheint, willig anzuerkennen. Es ist vielfach als eine Schwierigkeit hervorgehoben worden, daß die herrliche Kirche Hansen's zum Abbruch gelangen müsste.

Meine Herren! Wenn wir uns vergegenwärtigen, wie in wenigen Jahren die Situation sich am Fleischmarkte gestalten wird, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß sich in vier bis fünf Jahren vielleicht rechts und links von der griechischen Kirche vier bis fünf Stock hohe Zinshäuser erheben werden — die Anrainer werden ja aus Freundschaft für die Kirche nicht nur zwei Stock hohe Häuser bauen, so poetisch pflegen Hausherren nicht zu sein — geziert oder auch nicht mit all den effectvollen Formen, über welche unsere Zinshaus-Architektur gebietet, und wenn wir uns des Weiteren vergegenwärtigen, daß die rechts und links durch drei Stockwerke aufsteigenden nackten und kahlen Feuermauern, wohl auch noch durch unsere Schilder- und Schriftenmaler mit ihren farbenprächtigsten Erzeugnissen ausgeschmückt sein werden, und wenn dann ein Mann käme und sagte: Ich trage diese Kirche aus einer Umgebung, wo sie erdrückt werden muss, fort und stelle sie an einer anderen Stelle wieder auf, wo wir in der Lage sind, die Umgebung nach ihr zu stimmen, werden wir da sagen können, daß es ein barbarisches Vorhaben ist, das dieser Mann uns vorschlägt? Ich glaube nicht! Ich begrüße die Möglichkeit, die griechische Kirche Hansen's aus einer Nachbarschaft zu retten, welche sie in einigen Jahren erdrücken muss, geradezu als einen glücklichen Punkt in dem vorliegenden Projecte.

Es mag nun bisher den Eindruck gemacht haben, als ob ich für die Riehl'sche Idee sehr begeistert sei. Das ist aber dennoch nicht der Fall. Ich habe alle Momente, welche mir für das Project zu sprechen scheinen, in ehrlicher und offener Weise erwogen. Ich verhehle aber durchaus nicht, wie ich zu constatiren mir bereits gestattet habe, daß ich das Project, so wie es vorliegt, vom verkehrstechnischen Standpunkte aus für unmöglich halte.

Nun komme ich noch auf einen Standpunkt der Pietät, mit dem ich, indem ich ihn hervorhebe, vielleicht allein stehen werde, zu sprechen; ich kann es jedoch nicht unterlassen und erachte es geradezu für eine Pflicht, diesen Standpunkt der Pietät zum Mindesten zur Sprache zu bringen. Man spricht immer nur von dem ausgebauten Thurme; warum nicht auch von dem unausgebauten? Weil er nicht ausgebaut, nicht fertig ist. Aber, meine Herren, zum Ausbaue geplant war er doch jeden-

falls. Daß er bis heute ein Torso geblieben ist und gar Niemand daran denkt, ihn auszubauen, kann uns doch keine Garantie dafür bieten, daß nicht vielleicht eine spätere Generation daran denken wird, ihn zu vollenden. Ich glaube, in dem Momente, da wir die vorgeschlagene Straße durchführen, ist der Ausbau des unvollendeten Thurmes eine ästhetische Unmöglichkeit geworden. Indem wir einen so bedeutsamen Straßenzug, welcher auf den von seiner Richtung aus hinteren Thurm orientirt ist, aufmachen, ist es ästhetisch kaum denkbar, daß der vordere als ein beiseite gesetzter und in der Bildfläche nur halbgesehener Thurm jemals zur Vollendung gebracht werden könne. Ich wiederhole, daß wir heute nicht daran denken, den nördlichen Thurm auszubauen, obwohl es nicht gar lange her ist, daß auch diese Frage ventilirt worden ist; aber es erscheint sehr fraglich, ob irgend eine Generation sich das Recht nehmen dürfte, die Vollendung eines so bedeutsamen Bauwerkes, wie ein solches unsere Stefanskirche ist, in dem Sinne, wie es von seinen ersten Schöpfern geplant worden ist, unmöglich zu machen, einzig und allein zu Gunsten der Durchführung eines Gedankens, der, wie die laufende Discussion zur Genüge erhärtet hat, keineswegs einwandfrei ist.

Ein großes Denkmal der Baukunst ist ein großer Besitz und ein großer Besitz legt große Pflichten auf. Es ist, wenn ich nicht irre, von dem Herrn Projectanten selbst gesagt worden, daß die kommenden Geschlechter uns einen Vorwurf machen könnten, wenn wir die von ihm projectirte Straße nicht zur Durchführung bringen würden. Es wäre auch nicht unmöglich, daß kommende Geschlechter uns verurtheilen könnten, daß wir der Pietät gegenüber Jenen, welche unsere Stefanskirche mit zwei Thürmen geplant haben und auch der pietätvollen Rücksicht künftigen Geschlechtern gegenüber so wenig Rechnung getragen haben, daß wir einer zum Mindesten zweifelhaften Idee wegen den Ausbau eines großen Werkes für alle Zeiten zu einer höchst bedenklichen Sache gestaltet haben. Ich stehe mit dieser Idee vielleicht allein, es erscheint mir aber — ob Sie diesem Gedanken Ihre Zustimmung geben oder nicht — als eine geradezu dringliche und unabweisbare Pflicht, diese Frage zur Sprache zu bringen, damit nicht gesagt werden könne, daß unser Verein während einer langen und eingehenden Discussion die vorliegende Frage nicht auch von diesem Standpunkte aus beleuchtet habe.

Wenn ich nun aus all' dem Für und Wider, das in der vorliegenden Angelegenheit zur Erörterung gelangt ist, mich bemühe, ein Fact. zu ziehen, so scheinen mir folgende Thatsachen festzustehen: Erstens: ästhetisch scheint mir principiell ein Bedenken gegen das Project nicht vorzuliegen. Für einen kleineren Straßenzug könnte das durch die beabsichtigte Anschneidung der Stefanskirche sich ergebende Bild sogar als wünschenswerth erscheinen. Zweitens: vom verkehrstechnischen Standpunkte halte ich die Angliederung an die Längseite des Domes für einen ganz entschiedenen Fehler, dagegen halte ich das Aufsuchen eines Anschlusses dieser von Herrn Riehl propagirten Straße an den Straßenzug Akademiestraße—Schwarzenbergstraße für absolut wünschenswerth. Drittens: erscheint mir das Einführen eines breiten Straßenzuges auf den Stefansplatz, also einer Hauptverkehrsader in der Achse des ausgebauten Thurmes aus Rücksichten der Pietät für den unausgebauten Thurm nicht für thunlich. Dagegen dürfte das Einschneiden eines kleineren Straßenzuges, vielleicht auch in der beabsichtigten Richtung, aber in einer ähnlichen Breite, wie sie die heutige Churhausgasse zeigt, keine Unmöglichkeit sein. Auf Grund der vorgebrachten Erwägungen glaube ich nun, daß sich eine Ablenkung des von Herrn Riehl propagirten Straßenzuges empfehlen würde, u. zw. vielleicht von dem Platze aus, welcher sich hinter dem Regensburgerhofe ergeben soll. Von dieser Stelle wäre die Straße nach einer Ansmündung hinter die Stefanskirche, etwa zum Anschlusse an die Blutgasse und in ihrer weiteren Fortsetzung an die Akademie- bzw. Schwarzenbergstraße zu leiten, so daß der Hauptverkehr gezwungen ist, nach dieser Richtung abzulenken.

Mit Hilfe eines von dieser Hauptlinie nach dem Stefansplatze auszuführenden Straßendurchbruches einen Durchblick auf den Dom zu eröffnen, würde ich durchaus nicht für abweislich erachten; den Hauptverkehrszug jedoch, den großen Straßenzug in der ganzen Breite von 20 m direct auf die Längswand des Stefansdomes zu leiten, halte ich aus den Gründen, die ich vorzubringen mir gestattet habe, nicht für empfehlenswerth.

Herr Architekt Baumann:

Meine Herren! Ich werde mir erlauben, nur wenige Minuten Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch zu nehmen. Ich halte dafür, daß es keinem

von den Rednern, welche sich aus irgend einem Grunde veranlasst gefunden haben, für die in Besprechung befindliche Sache einzutreten, gelungen ist, die absolute Nothwendigkeit, die absolute Zweckmäßigkeit und den finanziellen Vortheil nachzuweisen. Ich beabsichtige nur auf einzelne im Verlaufe der Debatte für den vorliegenden Fall in's Treffen geführte Behauptungen und Axiome polemisch einzugehen. So wurde uns z. B. ein Bild in die ganze Fläche der Stadt Wien eingezeichnet, und zwar das Bild eines Mannes, mit dem einen Fuße in Nussdorf, mit dem anderen in den Donau-Auen und mit dem Haupte in Lainz. Die projectirte Straße Praterstern—Stefansplatz bilde dann die Capitale, diese Figur halbirend und das Leben von der Basis nach der Spitze des Dreiecks, dem Kopfe leitend. Um das nachzuweisen, war es aber nothwendig, dieses willkürlich erfundene Sternbild in die richtige Stellung zur befürworteten Straße zu bringen. Lainz ist weder mit Rücksicht auf seine geographische Lage noch mit Bezug auf den verkehrstechnischen oder commerciellen Standpunkt in Relation zu Wien, als Kopf zu bezeichnen und — die Donau-Auen wären auch ein höchst ungünstig gewählter Fußpunkt. Wenn aber schon ein animalischer, das pulsirende Leben der Großstadt darstellender Vergleich gebracht werden wollte, dann hätte ich das Bild eines vielarmigen Polypen, der seine Arme weit in die Vororte ausstreckt und dessen Körper die innere Stadt darstellt, für treffender gefunden. Die Arme des Polypen wären dann zu vergleichen mit den Hauptstraßen, die nach dem Herzen der Stadt führen; dann wäre wohl leicht aus diesem Bilde zu entnehmen, daß der neu projectirte Straßenzug nicht einer der wichtigsten und lebensbedürftigsten Arme des Polypen ist.

Es wurde der griechischen Kirche gedacht und dieselbe mit einer Pflanze verglichen, die mit liebevoller Sorgfalt versetzt werden müsse. Ich sage, diese Pflanze gedeiht nur dann, wenn sie subtil in denselben Boden wieder verpflanzt wird, in dem sie aufgewachsen ist und dieser Boden ist das Winkelwerk, wo jetzt das Bauwerk Hansen's steht. Dieser Boden war die Ursache der gezwungenen Grundrissform, des bedeutenden Maßhaltens im verticalen Aufbau und nur an dieser Stelle ist dieses Meisterwerk Hansen's voll verständlich. Stellen Sie dieses Object frei an einem andern Punkte auf, so wird es mit Rücksicht auf seine neue und fremde Umgebung einen großen Theil seiner Wirkung verlieren.

Es wurde auch der Satz aufgestellt: „Die Stefanskirche ist eine Schönheit und eine Schönheit ist von allen Seiten schön“. Das ist richtig, aber dann muss ich diese Schönheit auch ganz sehen können. Wenn ich von irgend einer Seite aber nur einen bestimmt begrenzten Theil sehe, so kann doch unmöglich behauptet werden, daß, trotzdem das Ganze eine Schönheit ist, dieser Theil auch immer das Recht haben müsse, auf die Definition „schön“ Anspruch zu erheben.

Auch die Behauptung fiel: „Mit Concurreren werden Sie diese Sache nicht lösen“. Das ist auch richtig, aber ich muss doch sagen, es ist sehr viel mit Concurreren schon gelöst worden, und wenn wir auf Frankreich und Deutschland blicken, so sehen wir, wie Deutschland gerade durch sein Concurrerwesen auf technischem und künstlerischem Gebiete groß geworden ist und ich muss gestehen, daß es mich in Erstaunen versetzt hatte, speciell von einem Bildner der jungen Künstler und Techniker, einem Lehrer, diesen Satz zu vernehmen. Denn gerade das Concurrerwesen ist vom pädagogischen Standpunkte ein außerordentlich förderndes Hilfsmittel und ich mache darauf aufmerksam, daß wir besonders im letzten Jahrzehnte den Concurreren schöne Bauwerke zu danken haben und daß durch diese Bauwerke jene, welche siegreich aus diesen Concurreren hervorgegangen sind, auch groß geworden sind. So sei unter vielen anderen hier nur der Philipp-Hof und die Frucht- und Mehlbörse hervorgehoben.

Die Behauptung: „Die Idee sei das, was an der Sache fesselt“, mag ja richtig sein, aber wir hatten die ganze Debatte hindurch nicht eine Idee, sondern ein fertiges ganz bestimmtes Project zu beurtheilen und daraus ergab sich auch die Verpflichtung, in alle Details und in das Wesen der Sache einzugehen.

Florenz und Rom wurden uns als mustergiltige Beispiele in Bezug auf ihre Zwangsregulirung vorgeführt. Ich kann nur versichern, daß sowohl Florenz die Sucht, als Residenzstadt sich über das natürliche Bedürfnis zu erweitern, als auch Rom mit den forcirten Straßen-Durchbrüchen, bittere Erfahrungen machten. Erstere Stadt konnte jahrelang eine begonnene Markthalle nicht vollenden und in Rom kamen

in den neuen Straßen die Bauten im rohen, unfertigen Zustand zum Stillstand und werden von den ärmsten Volksschichten heute noch bewohnt.

Meine Herren, mit Bezug auf die Voraussetzungen eines Herrn Vorredners zähle ich zu dem Theile der hier anwesenden illustren Gesellschaft, dem diese gewisse Dosis des halbwegs gesunden Menschenverstandes fehlt, um die absolute Nothwendigkeit des vorliegenden Projectes einzusehen. Ich bin gegen dasselbe aus dem Grunde, weil es nicht acut ist. Es wäre nur von dem Standpunkte acut, weil sich eben jetzt eine günstige Gelegenheit, der Jubiläumsgedanke, bieten würde, die Sache durchzubringen.

Das Project selbst hat sich in den Phasen der Besprechung sehr wesentlich geändert. So wurde der Straßenzug ursprünglich mit 26 m Breite vorgelegt, heute beträgt diese nur 20 m. Die perspectivischen Darstellungen mussten wiederholt mit Rücksicht auf den sichtbar bleibenden Theil der Stefanskirche, einer wahrheitsgemäßen Correctur unterzogen werden. Der Begriff der Zusammengehörigkeit mit der Praterstraße wurde widerlegt, der so schöne Traum von einer Avenue ward ausgeträumt und nach dem Erwachen hat die Straße heute bereits mit großer Geistesgegenwart — ihren Namen geändert. Früher Jubiläums-Avenue — heißt sie jetzt Kaiser-Zeile.

Heute wurde vom Herrn Projectanten erwähnt, wir sollen dieses Project unterstützen und fördern, damit die Bürger sehen, wie man eigentlich regulirt, wie man derartige Arbeiten durchführt. Ich glaube, daß das gegenwärtige Beispiel kein instructives und nachahmenswerthes in dieser Richtung ist. Man regulirt im vitalsten Zusammenhange mit dem großen Ganzen im Sinne und Geiste der organischen Entwicklung nach einem bestimmten Gesamtplane und in einer der Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge — aber man schießt nicht willkürlich eine 5 km lange Bresche in ein durch seine Eigenart bedingtes und zu entwickelndes Stadtbild — nur weil sich die Gelegenheit bietet, in der Schusslinie einen Kirchturm zu sehen und eine Mauer zu treffen und — weil eben zum Abfeuern ein günstiger Vorwand vorliegt.

Ich erinnere Sie daran, daß der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein vor circa 10 Jahren in einer von großen und sachlichen Gesichtspunkten ausgehenden Broschüre die Grundzüge für die Feststellung eines General-Regulirungsplanes für Wien entwickelte und so wesentlich zur Schaffung des gegenwärtigen Stadiums zielbewussten Arbeitens bei verwerthbarem Material, beitrug. Es wäre doch das Richtige, diese zielbewusste und im Zuge befindliche Arbeit nicht zu stören und nicht zu beeinflussen, und nicht eine Action zu unterstützen die ein Problem verfolgt, welches für Wien weder nothwendig noch zweckmäßig, noch schön ist und dessen Vertheidiger man nur bei der Einnahme eines ganz einseitigen Standpunktes werden kann. Es sei Ihnen sehr an's Herz gelegt, im Interesse der wichtigsten und nothwendigsten Erledigungen von Regulirungsfragen, deren unbedingte Lösungen für Wien Lebensfragen sind — zuerst an jene zu denken und auch hier das Wesentliche vom Unwesentlichen wohl zu scheiden.

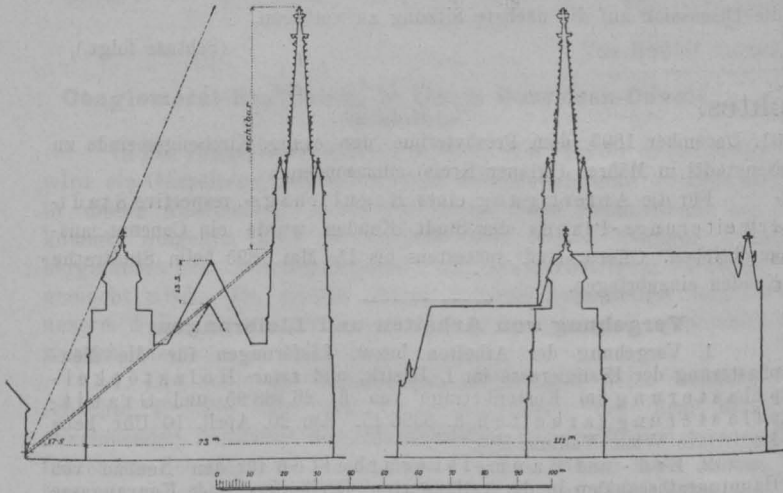
Herr k. u. k. Pionnier-Hauptmann Schindler:

Sehr geehrte Herren!

Gestatten Sie, daß ich auf eine Bemerkung des verehrten Herrn Vorredners, Chef-Architekten Bach, zurückkomme, indem ich gleichzeitig dem Bedauern Ausdruck gebe, daß derselbe meinen Ausführungen nicht persönlich beigewohnt hat, er wäre sonst, den Ausbau des zweiten Thurmes betreffend, anderer Meinung gewesen. Ich habe erwähnt, daß ich aus sicherer Quelle von einem langjährigen Freunde des verstorbenen Dombaumeisters Baron Schmidt in Erfahrung gebracht habe, daß eine Lieblingsidee unseres allverehrten Altmeisters, nämlich der Ausbau des Nordthurmes, sich als unmöglich herausgestellt hat, denn sonst hätte derselbe sicherlich bei seiner Energie diesen Gedanken auch zur That werden lassen! Nun, meine Herren, wenn wir auch deshalb auf den Ausbau des zweiten Thurmes mehr oder weniger verzichten müssen, so bleibt umso mehr die Autorität des ersten Wahrzeichens, des schönsten Thurmes von Wien, des majestätischen Stefansthurmes gewahrt und glaube ich darin gewissermaßen einen Vortheil erblicken zu sollen.

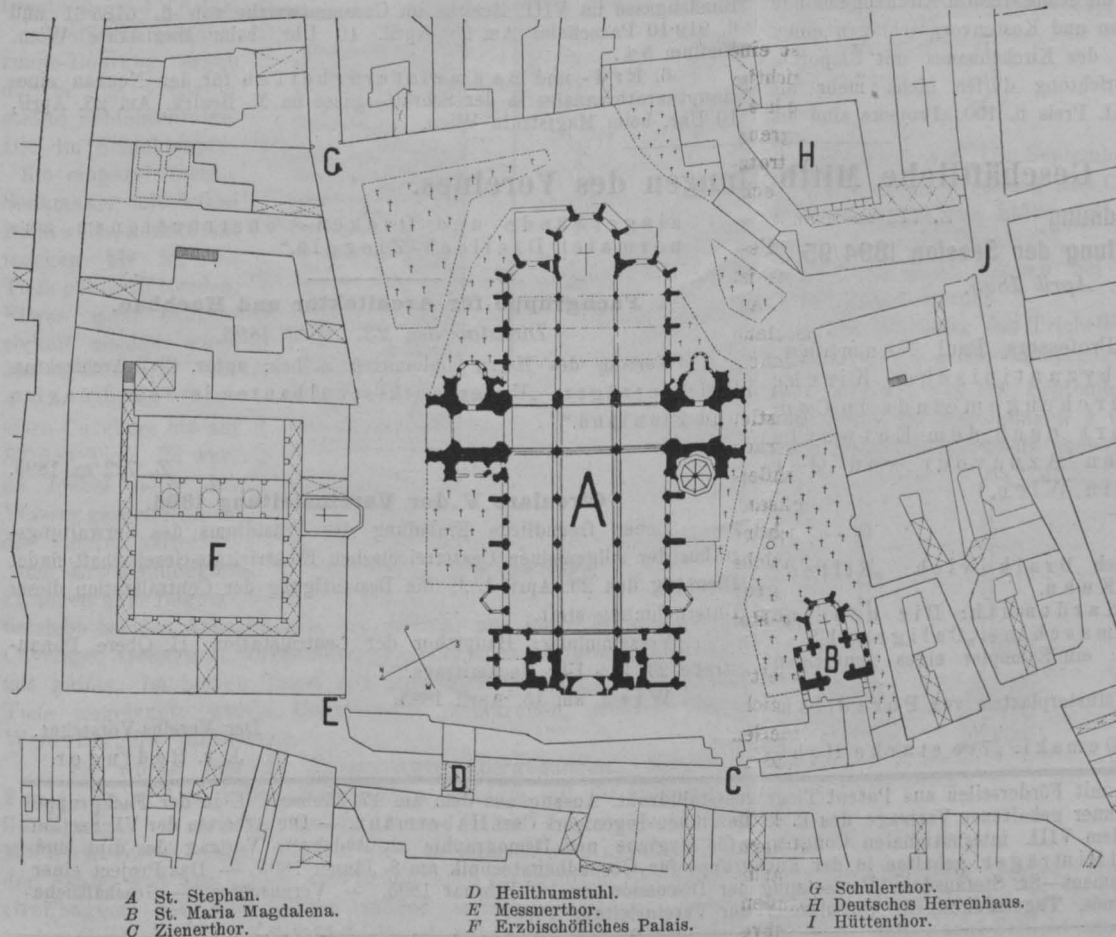
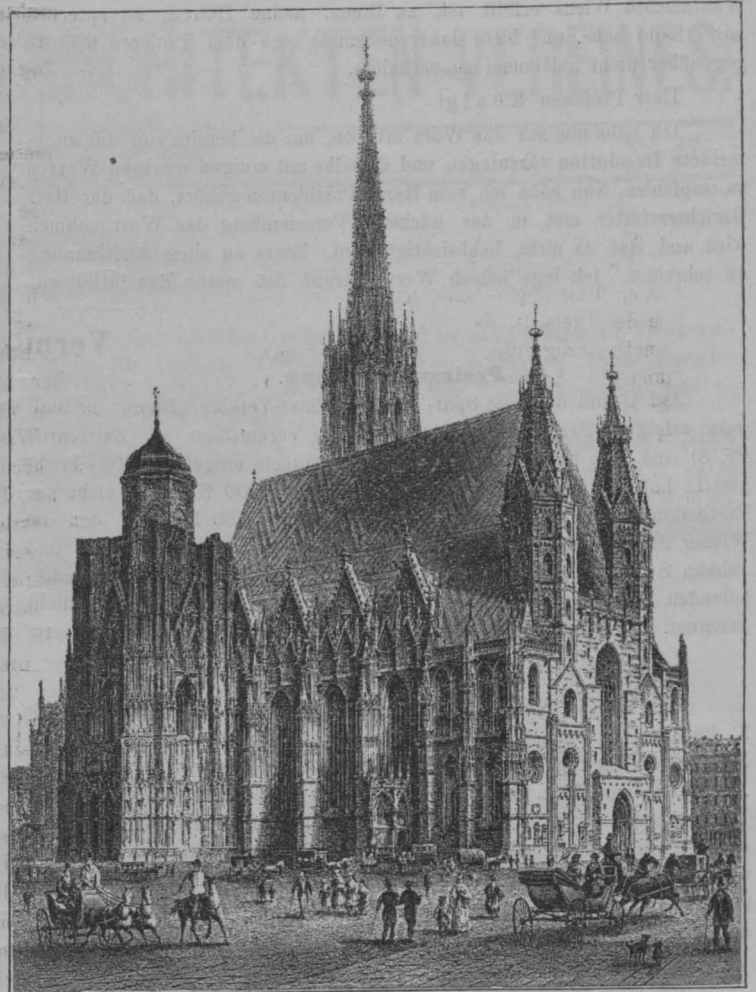
Weiter erlauben Sie mir einiges letzthin Versäumte an der Hand der nebensachenden Skizzen nachzutragen. Bekanntlich mündet die Avenue unter einem Winkel von 75° gegen die Domachse am Stefansplatz ein; ich habe die Vortheile, welche gerade aus dieser Situation

sowohl in verkehrstechnischer als ästhetischer Beziehung hervorgehen, erläutert und bin trotz vorgeschrittener Discussion noch immer derselben Meinung geblieben. Wenn nämlich die Avenue unter einem rechten Winkel in den Platz einmünden würde, so wäre das Nahbild ein ungünstiges, denn in diesem Falle würde der im Vordergrund befindliche Thurmstrunk die Sicht gegen den ausgebauten Thurm vollkommen nehmen (s. nachstehende Skizze); sofort gestaltet sich indessen das Nahbild günstiger, wenn der Beschauer seitwärts des unfertigen



Thurmes und insbesondere an der Avenue-Einmündungsstelle Stellung nimmt; hier sehen wir über das niedriger gehaltene Dach des Presbyteriums hinweg, mehr als die obere Hälfte des Stefansthurmes, genießen über den Dom einen günstigen Ueberblick und finden, daß sich der Anblick mit dem seitwärts situirten unfertigen Thurme durchaus nicht in unbefriedigender Weise präsentiert.

Wenn diese Ansicht des Domes unschön wäre, hätte man dieselbe überhaupt nicht hergestellt; ich verweise auf das ausgestellte Bild der Stefanskirche (siehe nebenstehende Ansicht), welches ungefähr von



der Ecke des fürsterzbischöflichen Palais aufgenommen ist — ein Standpunkt, von wo man in Folge des hier höheren Daches der Emporkirche vom Stefansthurme bedeutend weniger sieht — und bitte ich, diese Ansicht des Domes Ihrer Aufmerksamkeit werth halten zu wollen.

Endlich will ich noch über den Situationsplan des Stefansplatzes ungefähr aus dem Jahre „1650“ Einiges bemerken: Unmittelbar vor dem Riesenthore stand eine Häuserzeile und an der Stelle des heutigen Fiakerstandplatzes befand sich eine Kirche. (S. nebenstehende Situation.) Dies Alles wurde im Laufe der Jahre trotz Pietät, die ja wahrscheinlich beim Hinwegräumen dieser Maria Magdalenen-Kirche zur Sprache gekommen sein mag, demolirt, um den verkehrstechnischen und auch ästhetischen Rücksichten, welche in der Freihaltung eines Monumentalbaues überhaupt gelegen sind, Rechnung zu tragen; in diesen Bestrebungen sollten wir fortfahren und das Avenue-Project, das ja auch eine theilweise Freilegung des ersten Bauwerkes von Wien bezweckt, unterstützen.

Ich schließe mit der Versicherung, daß ich als unparteiisch fühlendes Wiener Herz, welches von der Liebe und Verehrung zum ersten

Wahrzeichen Wiens erfüllt ist, zu Ihnen, meine Herren, zu sprechen mir erlaubt habe, und bitte daher nochmals, sich dem Projecte Riehl gegenüber nicht ablehnend zu verhalten.

Herr Professor König:

Ich habe mir nur das Wort erbeten, um die bereits von mir angemeldete Resolution vorzulegen und dieselbe mit einigen wenigen Worten zu empfehlen. Nun habe ich vom Herrn Präsidenten gehört, daß der Herr Berichterstatter erst in der nächsten Versammlung das Wort nehmen wird und daß es nicht beabsichtigt wird, heute zu einer Abstimmung zu schreiten. Ich lege jedoch Werth darauf, daß meine Resolution zur

Abstimmung gelange und zwar gemäß der Geschäftsordnung vor der Abstimmung über die von dem Ausschusse beantragte Resolution. Das war der Grund, weshalb ich mich entschlossen habe, heute die Resolution nicht vorzulegen, und für heute auf das Wort zu verzichten.

Vorsitzender Hofrath v. Radinger:

Nachdem der Herr Berichterstatter selbst noch zu sprechen hat und auch Herr Professor König anlässlich der Abstimmung das Wort ergreifen will, habe ich beschlossen, die heutige Sitzung aufzuheben und die Discussion auf die nächste Sitzung zu vertagen.

(Schluss folgt.)

Vermischtes.

Preiszuerkennung.

Auf Grund der vom Spar- und Vorschuss-Vereine „Biene“ in Budweis erfolgten Preisausschreibung für ein Vereinshaus (s. Zeitschrift Nr. 8) sind zum bestimmten Termine 13 Projecte eingelangt. Das Preisgericht hat nun beschlossen, den ersten Preis (1000 Kronen) nicht zur Vertheilung zu bringen und den zweiten Preis (500 Kronen) den im Wiener Stadtbauamte angestellten Architekten Julius Fröhlich und Johann Scheiringer zuzuerkennen. Die in letzter Zeit sich wiederholenden Beschlüsse, den ersten Preis nicht zuzuerkennen, sind nicht geeignet, zur Theilnahme an öffentlichen Concurrenzen aufzumuntern.

Offene Stellen.

29. Zwei Bauadjuncten-Stellen mit den Bezügen der X. Rangklasse, dann eine Baupraktikantenstelle kommt im oberösterreichischen Staatsbienenste zur Besetzung. Gesuche sind bis Ende April 1895 dem k. k. Statthalterei-Präsidium in Linz einzusenden.

30. An der k. k. technischen Hochschule in Lemberg gelangt die neusystemisirte außerordentliche Lehrkanzel für sphärische Astronomie und höhere Geodäsie zur Besetzung. Gehalt jährlich fl. 1200, Activitätszulage fl. 210 und Naturalwohnung. Gesuche sind bis Ende Mai l. J. an das Rectorat der k. k. technischen Hochschule in Lemberg zu richten.

Preisausschreibung.

Für den Bau einer Kirche hat die evang.-reform. Kirchengemeinde zu Neustadt zur Erlangung von Plänen und Kostenvoranschlägen einen Concurs ausgeschrieben. Die Kosten des Kirchenbaues mit Emporen, jedoch ohne die übrige innere Einrichtung dürfen nicht mehr als fl. 26.000 betragen. I. Preis fl. 250, II. Preis fl. 100. Projecte sind bis

31. December 1895 dem Presbyterium der evang. Kirchengemeinde zu Neustadt in Mähren (Iglauer Kreis) einzusenden.

Für die Anfertigung eines Regulierungs-, respective Stadterweiterungs-Planes der Stadt Kaaden wurde ein Concurs ausgeschrieben. Offerte sind spätestens bis 15. Mai 1895 beim Stadtrathe Kaaden einzubringen.

Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.

1. Vergebung der Arbeiten bezw. Lieferungen für die Neupflasterung der Eslinggasse im I. Bezirk, und zwar Holzstockelpflasterung im Kostenbetrage von fl. 26.188-95 und Granitpflasterungsarbeiten fl. 3398-45. Am 20. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

2. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau von Hauptunrathscanälen in der verlängerten Dreilauf- und Kenyangasse im VII. Bezirke im Kostenbetrage von fl. 4264-37 und fl. 1000 Pauschale. Am 22. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

3. Bau eines Gefängnisgebäudes beim Bezirksgerichte in Szilagy-Cseh im Kostenbetrage von fl. 7954-12. Am 22. April, 10 Uhr, bei der königl. ungar. Staatsanwaltschaft Zilah. Vadium 5%.

4. Verlegung der Engelhartzell-Feuerbacher Bezirksstraße am Muckerlhügel in der Gemeinde St. Aegidi im Kostenbetrage von fl. 14.037-01. Am 23. April, 12 Uhr, beim oberöstr. Landes-Ausschuss Linz. Vadium fl. 1400.

5. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau eines Hauptunrathscanales in der verlängerten Alserstraße, die Verlegung des Canales der Bennogasse und Herstellung eines Zweigcanales in der Blindengasse im VIII. Bezirke im Gesamtwerte von fl. 6185-61 und fl. 912-10 Pauschale. Am 23. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

6. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau eines Hauptunrathscanales in der Schröttergasse im X. Bezirk. Am 25. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien.

Geschäftliche Mittheilungen des Vereines.

Tages-Ordnung

Z. 772 ex 1895.

der 23. (Wochen-) Versammlung der Session 1894/95.

Samstag den 20. April 1895.

1. Mittheilungen des Vorsitzenden.
2. Vortrag des Herrn k. k. Professors Paul Neumann: „Ueber die eiserne (byzantinische) Kirche für die bulgarische Kirchengemeinde in Constantinopel, ausgeführt nach dem Entwurfe des Herrn Architekten Aznavour von der Firma R. Ph. Waagner in Wien.“

Zur Ausstellung gelangen:

1. Durch Herrn Ingenieur Friedrich Braikowich: „Filter“, Patent Franz Freiherr v. Kuhn.
2. Durch die Firma Theyer & Hardtmuth: Die neueste amerikanische Schreibmaschine „Caligraph.“
3. Durch Herrn Johann Endler: ein Exemplar eines neuartigen Sicherheitsfensters.
4. Durch Herrn Eduard Lutz: Musterplatten von Porzellan-Emailfarben-Anstrich.
5. Durch Herrn Architekten Georg Demski: „7 cm starke Hohl-

ziegelwände und Decken-Constructionen aus normalen Dreiloch-Ziegeln.“

Fachgruppe für Architektur und Hochbau.

Dienstag den 23. April 1895.

Vortrag des Herrn diplomirten u. beh. autor. Civil-Architekten Carl Hintrager: „Ueber Volksschulbauten in Skandinavien und Finnland.“

Z. 722 ex 1895.

Circulare V der Vereinsleitung 1895.

Ueber freundliche Einladung des Präsidiums des Verwaltungsrathes der Allgemeinen Oesterreichischen Electricitäts-Gesellschaft findet Dienstag den 23. April l. J. die Besichtigung der Centralstation dieser Unternehmung statt.

Versammlung: Hauptthor der Centralstation, II. Obere Donaustraße 28, 3¼ Uhr Nachmittags.

Wien, am 15. April 1895.

Der Vereins-Vorsteher:
J. v. Radinger.

INHALT. Ueber Betriebsergebnisse mit Förderseilen aus Patent-Tiegelgussstahldraht. Auszug aus dem am 17. Jänner l. J. in der Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner gehaltenen Vortrage des k. k. Maschinen-Ingenieurs Carl Habermann. — Die Arbeiten der VI. Section für Schulhygiene auf dem VIII. internationalen Congresse für Hygiene und Demographie zu Budapest. Vortrag des dipl. und beh. aut. Architekten Carl Hintrager, gehalten in der Fachgruppe für Gesundheitstechnik am 8. Jänner 1895. — Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefandom. Fortsetzung der Discussion am 16. Februar 1895. — Vermischtes. — Geschäftliche Mittheilungen des Vereines. Tagesordnungen. Circulare V der Vereinsleitung 1895.

ZEITSCHRIFT

DES

ÖESTERR. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES.

XLVII. Jahrgang.

Wien, Freitag den 26. April 1895.

Nr. 17.

Brunnentechnisches.

Von Rudolf Latzel, Ingenieur in Wien.

Conglomerat-Baggerung in einem Gusseisen-Cuvelage-Schachte.

In der Brauerei der Herren J. & J. Kuffner in Ottakring wird ein Gusseisen-Cuvelage-Schacht ausgeführt, eine Arbeit, die in dieser Ausdehnung wohl nur selten beim Brunnenbaue vorkommt, hingegen aber in neuerer Zeit immer häufiger beim bergmännischen Schachtarbeiten in wasserhaltigem Gebirge gemacht wird. Es musste dieser äußerst kostspielige und in unserm Falle auch sehr langwierige Bau in Angriff genommen werden, weil:

1. Die Sohle der bestehenden, circa 28 m tiefen Brunnen-schächte für die hier angelegten Bohrungen bei dem stets abnehmenden Auftriebe der durchbohrten und geöffneten wasser-führenden Schichten zu seicht lag. In den letzten zwei Jahren konnte nur durch Anwendung des von Herrn techn. Director G. Hess eingeführten und patentirten Verfahrens, mittelst Pressluft den Gegendruck in den Bohrungen zu vermindern, genügend Wasser für die Brauerei gewonnen werden.

2. Nur mit Gusseisen-Cuvelage glaubte man in dem äußerst wechselnden, zum Theil schwimmenden Gebirge die damals

geplante Tiefe von 50 m unter Terrain erreichen zu können. Dieneben der Brunnen-baustelle vor Allem ausgeführte Sondi-rungs-Bohrung ergab die in Fig. 1 darge-stellte Schichtenfolge. Die im Schichtenpro-file eingezeichnete Senkmauer mit 6.0 m Lichtweite, konnte fast trocken bis 22.5 m Tiefe gebracht werden. Etwas mehr Schwier-igkeit machte schon die Absenkung der 4.0 m lichten Guss-eisen-Cuvelage bis auf 31.5 m Tiefe. Es wurde hiebei noch das Wasser gesumpft, aber die dadurch auftreten-den Erscheinungen

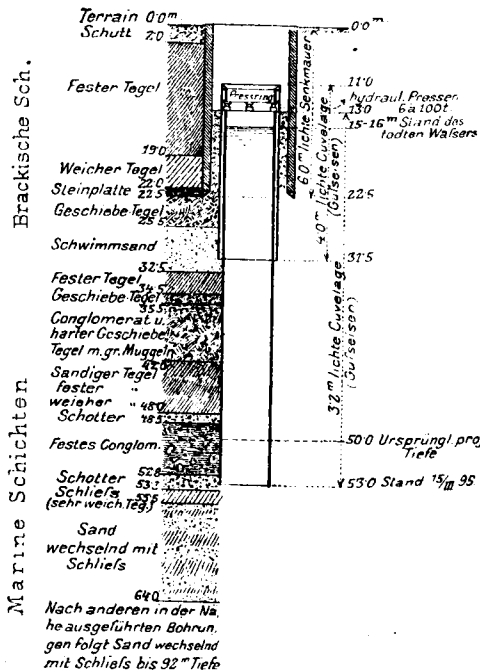


Fig. 1. Schichten-Folge.

zwangen zum Bagger-betriebe bei den Absenkungen der dritten, nur mehr 3.2 m lichten Cuvelage. Gebaggert wurde anfangs mit dem Sackbohrer, im Sande mit gutem, im harten Tegel mit schlechtem Erfolge; in 35.5 m Tiefe angelangt, wurde Conglomerat angetroffen, welcher das Weiterbaggern verhinderte.

Es wurde nun zu Sprengungen übergegangen. Mittelst 2 m tiefen, 0.1 m lichten Bohrlöchern erfolgte mit 20 Dynamit-Sprengungen à 0.5 kg, welche von Herrn Ingenieur Hugo Münch vorgenommen wurden, eine so ausgiebige Auflockerung der Sohle, daß mit einem inzwischen auch construirten Gestänge-Greifbagger das bald etwas milder werdende Gebirge, sehr grober Conglomerat und Geschiebe-Tegel, gebaggert werden konnte.

Dieser Bagger arbeitete sehr gut, und es beschlossen die Branerei-besitzer die Cuvelage durch die 4.3 m mächtige, harte Conglo-merat-Bank zwischen 48.5 und 52.8 m Tiefe hindurch und so tief als möglich bringen zu lassen.

Die wahrscheinlich noch nie ausgeführte Durchbaggerung einer so mächtigen und sehr festen Conglomerat-Schichte unter 34 m hohem Wasser, ohne die in solchem Falle übliche Anwen-dung von schwerem Schachtbohreräthe, wird in Folgendem beschrieben:

Stand am 28. August 1894 (s. Fig. 2).

Der Bagger löst das Gebirge leicht und kommt voll herauf.

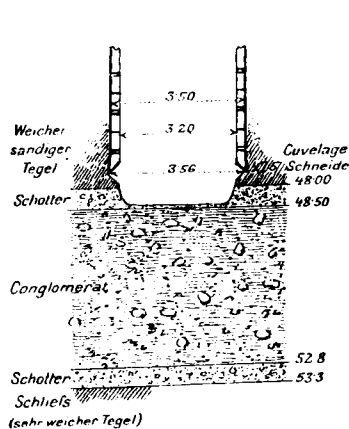


Fig. 2.

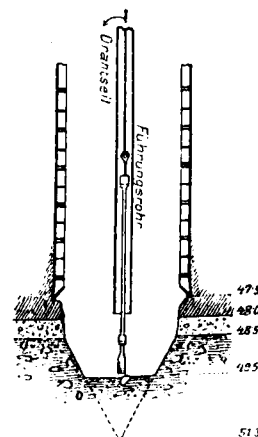


Fig. 3.

Stand am 15. September 1894 (s. Figur 3).

Der Bagger vermag das Conglomerat nicht mehr zu lösen. Durch sehr kräftige Stöße mit einer 250 kg schweren Meißel-stange an einem Drahtseile, wobei ein 131 mm liches Bohrröhr als Führung dient, können bei 24stündigem Stoßen nur 0.1 bis 0.2 m³ gelöst werden.

Die Böschung des Trichters zeigt eine zu geringe Steigung, weshalb man von Dynamitsprengungen einen guten Erfolg erhofft.

Stand am 29. September 1894 (s. Fig. 4.)

Nach 10 Sprengungen à 0.5 kg Dynamit, theils in 1.0 m tiefen Bohrlöchern, theils nach Lauer'scher Methode nur ange-

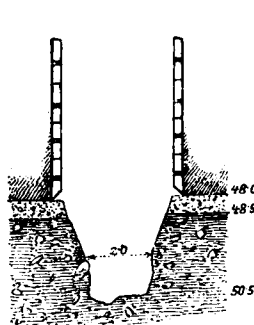


Fig. 4.

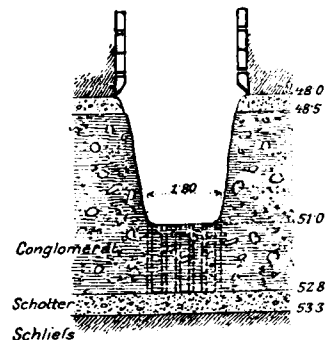


Fig. 5.

legt, bei fleißigem Stoßen mit der Stange und Baggern des 'gelösten Materiales ist die Sohle nach zweiwöchentlicher Arbeit mit Tag- und Nacht-Schicht um 1.0 m gesenkt worden.

Die Sprengungen mussten wegen unbegründeter Aengstlichkeit der Nachbarschaft eingestellt werden.

Die Sprengungen hatten ein Senken der Cuvelage verursacht, im Uebrigen die Erwartungen aber nicht erfüllt, wahrscheinlich beeinträchtigte der hohe Wasserdruck die Wirkung des Dynamits.

Stand am 29. October 1894 (s. Fig. 5).

Durch das Stoßen mit der Stange wurden nur mehr wenige Trümmer von der Sohle gelöst und um das bedenkliche Verflachen der Trichterböschung zu verringern, wurden 30 Bohrlöcher von 125 mm Durchmesser thunlichst regelmäßig vertheilt auf der Sohle abgestoßen.

Stand am 12. November 1894 (s. Figur 6).

Nun hatten Bagger und Stange etwas leichtere Arbeit und es war Aussicht durchzukommen. Man schritt jetzt an die Erweiterung des Trichters.

Zu diesem Zwecke wurde ein hölzerner Führungs-Rahmen eingelassen, an dem 2 Krampen in Charniren mit der Schneide nach aufwärts hängen. An Drahtseilen werden die je 90 kg schweren Krampen nach aufwärts gerissen, während der an 5zölligen Bohrrohren hängende Rahmen um seine verticale Achse gedreht wird. Die Krampen müssen somit eine Kugelfläche ausbauen, deren Durchmesser 3.66 m beträgt. Wenn die Krampen den ganzen Hub machen, muss der Rahmen mit denselben etwas tiefer gehängt werden.

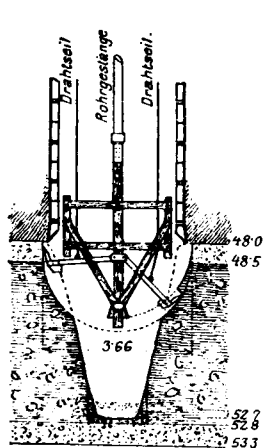


Fig. 6.

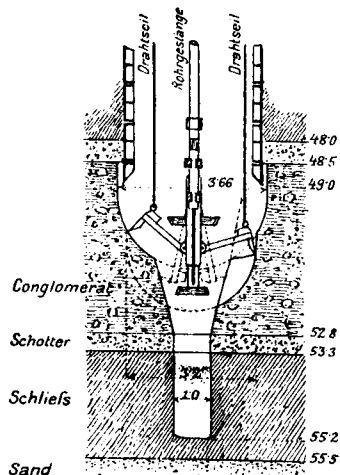


Fig. 7.

Stand am 3. Februar 1895 (s. Fig. 7).

Auf diese Weise war eine verticale Cylinderfläche mit dem Durchmesser von 3.66 m bis circa 49.3 m Tiefe ausgehauen worden und es konnte die Cuvelage-Schneide leicht bis 49.0 m Tiefe nachgepresst werden. Beim weitem Tieferhängen des Rahmens verloren die Krampen jedoch den nöthigen Anfangshub, weil der Trichter da schon zu eng war. Es wurde daher ein zweites Paar je 114 kg schwerer Krampen derartig angebracht, daß die beiden verticalen Schwingungs-Ebenen der Krampfenpaare zu einander vertical sind und daß die neuen, mit ihren Schneiden abwärts hängenden Krampen, indem an den zugehörigen Drahtseile gezupft wird, von oben nach abwärts an

Hub gewinnend eine 3.2 m große Kugelfläche hauen und dem andern Krampfenpaare den Raum für den Anfangshub machen.

Wenn die Krampen geschärft werden müssen, wird der Rahmen gezogen, das gelöste Gebirge und die Sohle eventuell etwas tiefer gebaggert, bis die Krampen aus der Schmiede kommen.

Stand am 15. März 1895 (s. Fig. 8).

Der Sack für das gelöste Gebirge konnte nicht mehr vertieft werden, da der Sand bei 55.5 m Tiefe nicht mehr steht, — es hinderte dies jedoch nicht, daß der Rahmen mit dem Krampen so tief gebracht werden konnte, um die Erweiterung im Conglomerate sorgfältig zu beenden.

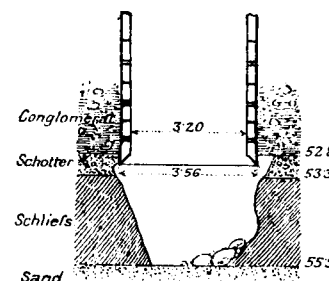


Fig. 8.

Das Nachpressen der Cuvelage ist gut gegangen und von jetzt ab werden 2 m Tiefe pro Woche gewonnen.

Es beliefen sich die bei Durchbaggerung des Conglomerates aufgewandten Kosten vom 28. August 1894 bis 15. März 1895 an Löhnen, Geräthen und Werkzeug, deren Reparatur und Schärfung auf fl. 8500, — ohne Kosten der Cuvelage, der Dampf- und Licht-Beistellung.

Brunnen-Type mit durchlässigem Mantel für nur seitlichen Zufluss.

Diese Type musste angewendet werden in der Centrale Leopoldstadt der Allgem. österr. Elektrizitäts-Gesellschaft, da hier die Tegel-Oberfläche unter dem wasserführenden Donauschotter schon bei 5.1 m unter Pegel-Nullpunkt und 2.5 m unter dem heuer beobachteten Minimal-Grundwasserstande angetroffen wurde.

Der Senkbrunnen erhielt die in beifolgender Skizze Fig. 9 angegebenen Dimensionen:

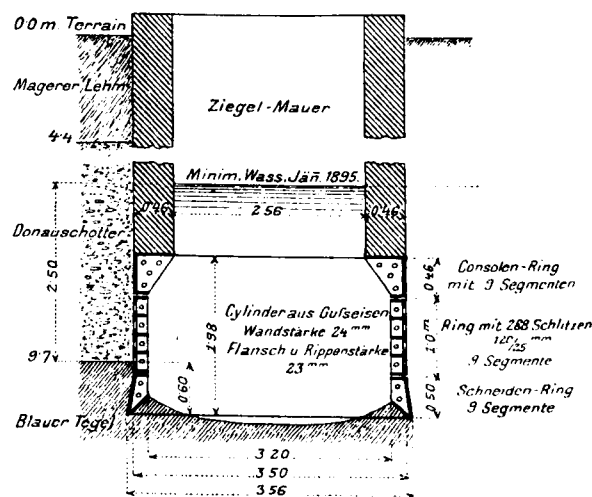


Fig. 9. Brunnentype mit durchlässigem Mantel.

Die Ausführung dieses Brunnens wurde dem Unternehmer gegen eine Pauschalvergütung von 4500 fl. übertragen.

Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefandom.

Fortsetzung und Schluss der Discussion am 23. Februar 1895.

Vorsitzender Hofrath v. Rädinger:

In der Angelegenheit des Riehl'schen Projectes ist uns ein Antrag nebst Einbegleitungsschreiben des Herrn Baurathes Koch zugekommen, welchen ich zur Verlesung zu bringen habe. (Einbegleitung und Antrag werden verlesen, siehe Protokoll der 16. Versammlung am 23. Februar 1895, Seite 117.) Dieser Antrag, welcher die geschäftsordnungsmäßige Unterstützung aufweist, wurde vom Verwaltungsrathe in formeller Hinsicht als zulässig erkannt, und von letzterem dem Ausschusse übermittelt, und es wird, nachdem sich der Ausschuss für den

selben ausspricht, der Herr Referent des Ausschusses für die bauliche Entwicklung Wiens hierauf zurückzukommen die Gelegenheit nehmen.

Herr Professor König:

Meine Herren es war ursprünglich nur meine Absicht, den von mir bereits angemeldeten Resolutionsantrag mit einigen Worten zu begründen und zur Annahme zu empfehlen. Allein der Herr Berichterstatter des Ausschusses hat sich das Schlusswort vorbehalten, und ich möchte ihm gerne die Gelegenheit geben zu einer glänzenden Vertheidigung des

Ausschussberichtes. Aus diesem Grunde will ich einige Punkte besprechen, die im Verlaufe der Discussion eine eigenartige Rolle gespielt haben.

Die Einwendungen gegen das genugsam bekannte Straßenproject, daß die Straße keine Fortsetzung habe, daß durch diese Straße der Verkehr auf den Stefansplatz gelenkt werde und daß sich sozusagen die Massen des Verkehrs gegen die Stefanskirche richten würden, an dieselbe anprallen würden, wie man gesagt hat, haben sich bis in die letzten Phasen der Discussion erhalten. Noch an unserem letzten Discussionsabende hat ein Herr Redner, der sich als Gegner des Projectes bekannte, an diesen Einwendungen festgehalten, trotzdem unmittelbar vor ihm ein anderer Herr Redner, den wir zu den unseren zählen, nachdrücklichst darauf hingewiesen hatte und zwar an der Hand einer sehr anschaulichen Skizze, daß diese Straße sehr wohl ihre Fortsetzung habe, daß am Lugeck ein Platz angelegt sei, von welchem sich die Parallelstraße zur Kärntnerstraße abzweige und daß sich diese neuprojectirte Straße sehr harmonisch einfüge dem Netze aller übrigen Straßen, sowohl dem der neu herzustellenden im Stubenviertel als auch dem der bereits bestehenden. Das nützt aber Alles nichts, wie sie sehen: die Herren wollen durchaus, daß sich die Verkehrsmassen gegen die Stefanskirche richten, daß sie gegen dieselbe anprallen! Ich möchte daher bei dieser Gelegenheit constatiren, damit dies nicht mehr ingnorirt werden könne, daß an der Stelle des Lugeck in dem uns vorliegenden Projecte ein Platz angelegt ist, und daß von diesem Platze eine Straßenverbindung abzweigt gegen die gesuchte Parallelstraße zur Kärntnerstraße.

Ein zweites Argument in dem Berichte des Ausschusses hat insofern eine besondere Behandlung erfahren, als die meisten Herren Redner, wie auch ich, diesem Argumente mit einer gewissen Scheu ausgewichen sind. Ich möchte nicht, daß dies eine falsche Deutung erfahre. Ich meine damit das Theorem von der Trennung des Nahbildes von dem Fernbilde. Die Baumeister des Mittelalters haben von einer solchen Trennung des Nahbildes vom Fernbilde nicht geträumt! Wie wäre das auch möglich gewesen? In den seltensten Fällen war die Wahl des Platzes ihrem freien Ermessen anheim gegeben worden; dem Erbauer des Stefansthurmes ganz gewiss nicht, denn die Kirche bestand ja schon. In moderner Zeit — ich meine die Zeit der Renaissance — da gab es allerdings Meister, welche auf Prospectwirkungen, auf scenische Effecte abzielten. Ich erinnere Sie nur an die Kuppelkirchen in Venedig, an die Salute, an S. Giorgio maggiore, an den Redentore. Von der Piazzetta aus sieht man ihn, und wenn man nach der Giudecca hinüberfährt, verliert man diesen Bau nicht aus dem Auge, bis man die Stufen hinaufsteigt zu dem Platze an dem die Kirche steht. Als ich das erste mal in Venedig war und nach der Giudecca hinüberfuhr, ließ ich dieses Bauwerk während der ganzen Fahrt nicht aus dem Auge, und ich hatte die Empfindung, als ob die Bewegung meiner Gondel durch eine magnetische Kraft, die von diesem Baue ausging, verursacht worden wäre! Wo ist da eine Trennung zwischen dem Nahbilde und dem Fernbilde? Wo sind da die unschönen Uebergangsbilder, welche verhüllt werden müssen? Allein ich will bei unserem Falle bleiben, bei der Stefanskirche. Begeben Sie sich mit mir auf die Höhe des Belvederes. Von dort sieht man die Stadt und der Stefansthurm steigt auf wie eine Rakete. Und wenn ich Sie frage: ist das ein Nahbild oder ein Fernbild? so werden Sie mir antworten: „natürlich ist das ein Fernbild!“ Und nun gehen wir auf den Albrechtsplatz. Von dort zeigt sich in der Mitte der Tegetthoffstraße der Stefansthurm in voller Schönheit, und da werden Sie sagen: „auch das ist ein Fernbild“. Nun begeben wir uns auf den Neuen Markt und blicken über die demolirten Häuser hinweg. Da sieht man abermals den Stefansthurm nicht minder schön als früher; da wird man in seinem Urtheile schon schwanken. Schließlich werde ich mir sagen: „Das muss sein, entweder ein nahes Fernbild oder ein fernes Nahbild.“ Zuletzt gehen wir auf den Stock-im-Eisen-Platz, da haben wir natürlich ein Nahbild.

Nun bitte ich Sie, die einzelnen Punkte, die ich Ihnen bezeichnet habe, durch eine continuirliche Linie zu verbinden, und dann zeigen Sie mir den Punkt, von dem aus betrachtet der Stefansthurm nicht schön ist, von dem aus sich jene hässlichen Uebergangsbilder zeigen! Das wollte ich zu diesem Punkte des Ausschussberichtes sagen.

Drittens. Ich habe immer geglaubt, Straßencorrectionen, Straßendurchbrüche in einer belebten Stadt sollten möglichst rasch ausgeführt

werden. Der Ausschussbericht belehrte mich eines anderen: das müsse im langsamen Tempo geschehen, viele Jahre müssen vergehen, ganze Generationen müssen im Staube athmen. Und warum das? Damit nicht etwas so Abscheuliches entstehe, wie die Avenue de l'opéra in Paris — eine der schönsten Straßen der Welt, auf welche nicht nur die Pariser, sondern alle Gebildeten stolz sein können; denn wir sind an allem Schönen und Guten interessirt, gleichviel wo es entsteht und von wem es hervorgebracht wird.

Solche Dinge, meine Herren, stehen in dem Berichte! Dieser Bericht kann von dem Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein, welcher eine achtungsgebietende Stellung einnimmt, nicht gutgeheißen werden!

Sie kennen meinen Standpunkt. Ich, nach meiner persönlichen Anschauung, würde nicht anstehen, das Project, welches uns beschäftigt, den competenten Behörden und Vertretungskörpern zum Studium und zur Einleitung der erforderlichen Vorarbeiten wärmstens zu empfehlen. Mir gefällt das Project seiner Idee nach sehr gut. Aber diesen Standpunkt hervorzukehren, ihn etwa in den Vordergrund zu stellen, das war keineswegs meine Absicht, als ich mir erlaubte, eine Gegenresolution anzumelden, und als ich daran ging, dieselbe zu formuliren. Im Gegentheil. Auch mir war es in erster Linie darum zu thun, die Einigkeit in diesem Vereine wieder herzustellen; denn es kann dem Aussehen eines solchen Vereines nicht förderlich sein, wenn in wichtigen fachlichen Fragen eine Parteienspaltung sich vollzieht und eine solche zu Tage tritt. Das war mein oberster Grundsatz, der mich leitete.

Ferner musste ich mir die Frage vorlegen, ob denn eine zwingende Veranlassung existire, daß der Verein eine so große Verantwortung auf sich nehme, wie sie damit verbunden wäre, wenn wir dieses Project rundweg abweisen, welche aber auch damit verbunden wäre, wenn wir dieses Project unbedingt, so wie es steht und geht, zur Annahme empfehlen würden. Und ich musste mir antworten: eine solche zwingende Veranlassung liegt nicht vor. Endlich dachte ich, daß vor dem Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein eine geistige Arbeit von der Bedeutung dieser uns vorliegenden, welche Vorzüge aufweisen muss, sonst wäre es doch nicht möglich, daß sich so viele ernste Männer innerhalb und außerhalb des Vereines so warm für dieselbe interessirten, daß sich die öffentliche Meinung so lebhaft mit diesem Gegenstande beschäftigte, sonst wäre ja auch diese Spaltung innerhalb des Vereines nicht möglich gewesen — daß, sage ich, eine solche geistige Arbeit vor dem Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein einer wohlwollenden Beurtheilung hätte theilhaftig werden sollen, und es ist, wie ich glaube, bedauerlich, daß manche Angriffe, die in diesem Saale gegen das Project gerichtet worden sind, einen starken persönlichen Beigeschmack gehabt haben.

Das waren also die Gesichtspunkte, die mich bei der Abfassung meiner Resolution leiteten, und der Wortlaut derselben ist folgender:

Resolutionsantrag.

„Der Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein nimmt das Riehl'sche Straßenproject unter Anerkennung der Vorzüge der diesem Projecte zu Grund liegenden Idee zur Kenntnis.“

Ich empfehle diese Resolution zur Annahme.

Vorsitzender Hofrath v. Radinger:

Ich will nur ganz kurz zurückkommen auf die Eingangsworte des Herrn Collegen König, welcher sagte: „Der Herr Referent hat sich das Schlusswort vorbehalten.“ Ich habe den Herrn Collegen sofort unterbrochen, nachdem ich aus dem Klange seiner Worte zu erkennen glaubte, daß ihm dies gleichsam wie eine erlangte Begünstigung erscheine, was aber gewiss nicht der Fall war, denn dem Herrn Berichterstatter gebührt das Schlusswort kraft der Geschäftsordnung, deren § 16 lautet: „Dem Berichterstatter steht das Schlusswort zu.“

Es ist also nicht etwa eine erreichte Begünstigung, sondern einfach sein Recht und dem Ausschusse gegenüber, welchen er vertritt, seine Pflicht, das Schlusswort zu ergreifen.

Ich habe ferner mitzuthellen, daß Herr Alfred Riehl noch das Wort zu einer kurzen Bemerkung wünscht.

In der Geschäftsordnung ist gleichfalls die Bestimmung vorgeesehen, daß der Antragsteller außer der Reihenfolge der eingetragenen Redner das Wort zu erhalten habe. Die geehrte Versammlung hat aber Schluss der Debatte bereits angenommen. Ich werde daher die Ver-

sammlung befragen, ob sie gewillt ist, Herrn Riehl das Wort zu der gewünschten Bemerkung zu ertheilen.

Herr Ober-Ingenieur R. v. Krenn:

Entweder wird die Debatte wieder eröffnet oder nicht. Wenn die Debatte eröffnet wird, dann habe ich nichts einzuwenden, wenn Herr Riehl noch das Wort erhält. Aber in dem Momente, wo Herrn Riehl das Wort ertheilt wird, muss es auch Andern ertheilt werden. (Bei der darauffolgenden Abstimmung lehnt es die die Versammlung ab, Herrn Riehl das Wort zu ertheilen.)

Berichterstatter Hofrath Professor F. v. Gruber:

Hochgeehrte Herren!

Als Berichterstatter fällt mir die ehrenvolle Pflicht zu, das Schlusswort nach einer Debatte zu sprechen, die mit einer Lebhaftigkeit geführt wurde, wie sie bei früheren Verhandlungen des Vereines nach meiner Erinnerung nur sehr selten vorkam, die aber auch nach ihrer Veröffentlichung in den weitesten Fachkreisen größtes Interesse erwecken dürfte. Aus diesem Grunde muss ich Sie bitten, mir zu gestatten, bei dem Streben nach möglichster Kürze meine Erwiderungen doch umfassend zu gestalten. *)

Die Pflicht, erwidern zu müssen, ist mir, obschon Herr Professor König soeben keine neuen Argumente vorgebracht hat, noch nie so schwer geworden wie heute, da ich namentlich zweien als Künstler hochgeschätzten Herren Kollegen entgegentreten muss, mit denen mich freundschaftliche Beziehungen verbinden.

Das Eigenthümliche der geführten Discussion liegt darin, daß die Wellen, in welche sie, nach den Verhandlungs-Abenden, in den Gesprächen der Kollegen ausklang, sehr hoch gingen, und daß dabei manches noch schärfer zu Tage trat, als in der Debatte selbst. In dieser wurde der Ausschuss heftig angegriffen und sein Vorgehen, einen Antrag eingebracht zu haben, getadelt. Darauf habe ich seinerzeit sofort geantwortet. Außer der Debatte wurde aber sogar behauptet, daß der Ausschuss gar nicht berechtigt war, einen Antrag zur Kenntnissnahme einzubringen.

Der Geschäftsordnung nach ist jeder von mindestens 10 Mitgliedern unterstützte Antrag geschäftsordnungsmäßig in Verhandlung zu ziehen. Der Ausschuss zählt 19 Mitglieder, die deshalb, weil sie dem Ausschusse angehören, an dem vollen Rechte der Vereinsmitglieder keine Einbuße erleiden. Der Ausschuss, welcher seit einer Reihe von Jahren ständig thätig und dessen Aufgabe es ist, alle die bauliche Entwicklung Wiens betreffenden Angelegenheiten zu verfolgen, hatte somit, schon nach der Zahl seiner Mitglieder, das Recht, einen Antrag einzubringen und nach der Aufgabe, die ihm gestellt ist, sogar die Pflicht, dies zu thun, so bald eine Angelegenheit vorlag, die seiner Meinung nach eine Kundgebung verlangte. So haben es unsere mehr oder weniger ständigen Ausschüsse seit jeher geübt, und daran werden wir, im Geiste unserer Vereins-Statuten, auch ferner festhalten, möge Ihre Entscheidung über unsere Anträge heute wie immer ausfallen.

Uebrigens bin ich ganz überzeugt, daß alle Vorwürfe, die ganze, mir unverständlich heftige Erregung gegen den Ausschuss nicht zum Ausbruche gekommen wären, wenn der Antrag desselben dem Sinne der Herren Gegner entsprochen hätte.

Soll es so weit in unserem Vereine kommen, daß, bevor ein Ausschuss seine Meinung ausspricht, er Umfrage halten muss, ob diese Meinung auch allen Herren genehm ist? Ist es nicht genug, daß Jeder seine Meinung darüber aussprechen und derselben in der Abstimmung Nachdruck geben kann? Oder handelt es sich gar um eine Opposition um jeden Preis, wie es leider in dem politischen Parteilieben, zum Schaden der Sache, Uebung geworden ist?

Nun gestatten Sie, daß ich die gegen den Ausschuss gerichteten speciellen Vorwürfe in das richtige Licht stelle.

Herr Professor Prokop sagte zunächst, wir hätten nicht collegiale Rücksichten walten lassen. Ich verstehe nicht, was er damit meint, denn selbst für den Fall, als Herr Riehl unser Vereinsgenosse wäre, müsste ich es mit Entschiedenheit zurückweisen, daß der Ausschuss, in Beurtheilung einer Fachfrage, collegiale Rücksichten zu nehmen hätte. Es wäre für die fachlich hohe Stellung, welche der Verein

heute einnimmt, im höchsten Grade gefährlich, wenn die Anschauung Platz greifen sollte, daß der Verein oder einer seiner Ausschüsse nicht frank und frei, ohne jede Rücksicht auf die Person, seine Meinung äußern dürfe. Erst kürzlich hat ein Ausschuss der Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner seine abfällige Meinung über einen von einem Mitgliede gestellten und von 10 anderen Mitgliedern unterstützten Antrag mit männlicher Geradheit ausgesprochen, ohne daß dadurch eine falsche Empfindlichkeit hervorgerufen worden wäre.

Peinlich ist es mir, der übrigen, von Herrn Professor Prokop dem Ausschusse gemachten Vorwürfe und der Unsicherheit des Herrn Professor König über den Namen des Ausschusses zu gedenken.

Nicht unterdrücken kann ich aber die Bemerkung, daß ein aus 19, seit vielen Jahren für den Verein thätigen Mitgliedern bestehender Ausschuss, der, im Bewusstsein treu erfüllter Pflicht, mit Genugthuung auf seine Vergangenheit seit seinem ersten Auftreten unter Ferstel's glänzender Führung zurückblicken und auf große Arbeiten hinweisen kann, die, weit über die Grenzen des Vereines hinaus, vollste Anerkennung fanden, doch beanspruchen darf, ernst genommen zu werden.

Wir werden es keinem Mitgliede des Vereines übel nehmen, wenn es anderer Meinung ist, als der Ausschuss, wir haben aber das Recht zu verlangen, daß gegentheilige Meinungen mit der dem Gegner gebührenden Achtung ausgesprochen werden. Daß das Urtheil des Ausschusses kein tendenziöses war, wie Herr Professor Prokop meinte, und nicht vehement ausgesprochen wurde, wie Herr Professor König sagte, daß die vorliegende Frage vom Ausschusse nach allen, unsere Fachrichtung betreffenden Seiten beleuchtet und erwogen wurde, geht denn doch aus dem Berichte hervor, den ich zu erstatten die Ehre hatte, und aus den ruhigen Erläuterungen, welche Herr Baurath v. Neumann und meine Wenigkeit dazu gegeben haben.

Ich betone es mit der größten Entschiedenheit, der Ausschuss sprach sich aus gar keinem anderen Grunde gegen den Riehl'schen Vorschlag aus, als weil dieser, nach der Ueberzeugung des Ausschusses, aus verkehrstechnischen und schönheitlichen Gründen in der vorliegenden Art nicht entspricht.

Es wird uns ein rücksichtsloses Vorgehen gegen den Vorschlagenden vorgeworfen, aber in einem Zuge aus dem Berichte citirt, daß wir sagen, das Project werde geschickt vertreten und durch, bei flüchtiger Betrachtung bestehende Bilder und Motive unterstützt. Ist dieser einfach klare Ausspruch rücksichtslos, weil daran der Nachsatz geknüpft ist, daß der Vorschlag einer streng abwägenden Darstellung der obwaltenden Verhältnisse entbehrt? Vorder- und Nachsatz sind der Ueberzeugung des Ausschusses nach gleich wahr, die zu erst citirte Thatsache ist aber die Ursache davon, daß die Mängel der Begründung vielfach übersehen wurden und daher mussten beide Thatsachen hervorgehoben werden.

Herr Professor Prokop sagte, daß mein mündlich erstatteter Bericht eine Abschwächung unseres Gutachtens war. Ich kann dies nicht zugeben, ich setzte nur auseinander, was in dem Ausschussberichte in kurzen Sätzen bereits gesagt wurde; ich bitte, die betreffenden Stellen des Berichtes zu hören:

„Vollkommen beizupflichten wäre der Riehl'schen Anregung, wenn sie dahin ginge, bei weiterer Ausarbeitung des Regulierungs-Planes das Erhalten und Entstehen von Straßenbildern möglichst zu begünstigen, aus deren Hintergrund der das Stadt-Centrum kennzeichnende Stefansthurm hervorblickt und deren viele bereits bestehen.“

Und weiter:

„Auch der von anderer Seite bereits früher gemachte und von Herrn Riehl neuerdings angeregte Vorschlag, die Praterstraße an ihrem inneren Ende derart zu reguliren, daß der Blick auf den Thurm bis zu diesem Straßenende frei bleibe, muss als ein glücklicher bezeichnet werden. Nicht so der weitergehende Vorschlag des Durchbruches bis zum Stefansplatze, und zwar selbst dann nicht, wenn verkehrstechnische Gründe für diese Richtung der Straße sprechen würden. Dann gäbe es aber für den Architekten wohl auch Mittel genug, das Zerreißen des Stefansplatz-Umschlusses

*) Da bei Veröffentlichung der Discussion manche Kürzungen der gehaltenen Reden vorgenommen wurden, muss ich hervorheben, dass sich meine Erwiderungen auf die Stenogramme stützen, die mir vorlagen.

zu verhüten und damit auch das schöne Fernbild von dem minder günstigen Nahbild zu trennen.“

Was wir unter Fern- und Nahbildern verstehen, geht daraus und aus manchen früheren Auseinandersetzungen genügend hervor, so daß ich mich nicht länger dabei aufzuhalten brauche und nur beifüge, daß das Fernbild, welches der St. Stefansdom vom Belvedere aus gewährt, allerdings ein weitaus schöneres ist, als jenes, das man von der Praterstrasse aus genießen kann und daß die Verhältnisse, welche hier zur Sprache kommen, einen Vergleich mit jenen der Renaissance-Kirchen Venedigs absolut nicht gerechtfertigt erscheinen lassen.

Meine weiteren Andeutungen, auf welche Herr Professor Prokop anspielte und die nur eine Erweiterung derjenigen Bemerkungen waren, welche schon vor mir Herr Baurath v. Neumann gemacht hatte, sollten Herrn Riehl nur nahelegen, wie der Ausschuss meint, daß Herr Riehl mit seinen Bestrebungen zum Ziele gelangen könnte, ohne mit den Anschauungen zu collidiren, die der Ausschuss hochhält.

Daß wir Herrn Riehl gegenüber nicht rücksichtslos waren, geht aber auch aus der milden Form hervor, in welcher der Bericht der nicht zu rechtfertigenden Angriffe gedenkt, die Herr Riehl in unserem Kreise gegen die Stadtverwaltung zu richten für gut fand. Ueber seine verletzende Sprache unseren Fachgenossen gegenüber, ging der Bericht sogar stillschweigend hinweg. Ich glaube, wir haben an Maßhalten Alles geleistet, was unser Gast beanspruchen konnte.

Herr Professor Prokop sagte endlich, es sei ihm so vorgekommen, als wenn über einen armen Sünder Gericht gesprochen werden sollte.

Die Verhältnisse liegen nicht darnach, um diesem Scheine einen Halt zu geben, um dies aber ganz klar zu legen, muss ich eine Thatsache berühren, deren ich sonst nicht gedacht hätte. Einige Zeit, nachdem Herr Riehl im vorigen Jahre im Gewerbe-Vereine seinen Avenue-Vorschlag besprochen hatte, wendete er sich an mich, um auch in unserem Vereine einen Vortrag zu halten, daran die Hoffnung knüpfend, im Vereine eine kräftige Unterstützung zu finden. Ich hatte damals schon mit vielen geschätzten Herren Collegen den Gegenstand besprochen; auf meine Wahrnehmung gestützt, bemerkte ich daher, in Gegenwart des Herrn Vereins-Secretärs, Herrn Riehl gegenüber, daß er sich in letzterer Beziehung täuschen dürfte und daß ich ihm daher in seinem Interesse nicht rathen würde, diese Frage bei uns aufzurollen; freilich fügte ich hinzu, daß, falls Herr Riehl bei seinem Wunsche beharre, ich nicht ermangeln werde, ihm die Gelegenheit zu bieten, bei uns zu sprechen, und daß sich dann zweifellos eine lebhafte Discussion entspinne werde. Ich glaube, meine Herren, Herr Riehl hat sich nach dem Gesagten über unser Vorgehen nicht zu beklagen und erscheint wohl in keiner Beziehung als armer Sünder vor uns!

Herr Riehl beschwert sich darüber, daß der Ausschuss über seinen Vorschlag berieth, ohne ihn besonders zu hören. Darauf habe ich zu erwidern, daß fast alle Ausschussmitglieder dem Vortrage anwohnten, den Herr Riehl in unserer Mitte hielt, daß viele derselben auch seine im Gewerbe-Vereine und im Stadtrathe gemachten Mittheilungen, sowie seine Broschüre kannten, und daß mehreren Mitgliedern auch sämtliche dem Stadtrathe vorgelegten Pläne und Acten bekannt waren; im Laufe der Berathungen wurden aber auch alle Mitglieder über die Rathschläge unterrichtet, welche Herr Riehl im Stadtrathe erhielt, und die in den Aenderungen hervortraten, die seine Vorschläge seit dem im Vereine gehaltenen Vortrage erfuhren.

In das finanzielle Programm einzugehen, konnte nicht die Aufgabe des Ausschusses eines rein technischen Vereines sein, der sich selbst zur Zeit des sogenannten wirtschaftlichen Aufschwunges von der Lösung geschäftlicher Probleme ferne hielt, und der nur an seiner Würde einbüßen könnte, wenn je geschäftliche Interessen sein Urtheileiten sollten.

Es lag also für den Ausschuss nicht der geringste Grund vor, Herrn Riehl zu bemühen; der Ausschuss hielt es eben, wie Herr Professor König, der ausdrücklich erklärte, es handle sich nur um die Beurtheilung der Idee im Allgemeinen und nicht um jene von Details.

Nach dem ersten Discussions-Abende kam mir als Vorsteher am 5. d. M., also am Vortage des zweiten Abendes, ein Schreiben des Herrn Riehl zu, in welchem er sich bereit erklärte, dem Ausschusse bezüglich der Finanzierung, der Art der Durchführung und des Rayons der beabsichtigten Umbauten Aufschlüsse zu geben. Ich lud sofort den Ausschuss für den 6. d. M. zu einer Sitzung ein und dieser hielt, im

Sinne der obigen Darlegungen, die Entgegennahme solcher Aufschlüsse nicht für nöthig. In der darauf folgenden Vereins-Versammlung am 6. d. M., welcher Herr Riehl beiwohnte, hatte ich die Ehre diesen Beschluss des Ausschusses, mit dem Danke an Herrn Riehl für sein Anerbieten, von dieser Stelle aus bekannt zu geben. Es ist also nicht richtig, was Herr Architekt Lotz bemerkte, daß Herr Riehl auf sein Schreiben vom 4. d. M. — ein anderes ist mir nicht zugegangen — keine Antwort erhalten habe.

Nun zur Sache:

Ich beginne mit der Beleuchtung einiger Gründe, die zur Befürwortung einer günstigen Beurtheilung des Riehlschen Vorschlages in der Debatte ausgesprochen wurden, die aber der Ausschuss absichtlich nicht berührte, da sie für die fachliche Beurtheilung der verkehrstechnisch-künstlerischen Frage, die hier vorliegt, gar nicht in das Treffen geführt werden durften.

Zunächst sagte man uns, die neue Straße zum Stefansplatze wird von Herrn Riehl als Jubiläumsstraße vorgeschlagen, darum sei ihre Durchführung zu begünstigen. Ich kann dies nur als Trugschluss bezeichnen. Nicht weil die Straße als Jubiläumsstraße bezeichnet wird muss sie gut sein, sondern erst dann, wenn diese Straße den Bedürfnissen entsprechend und in ästhetischer Beziehung befriedigend befunden wird, kann sie würdig sein, als Jubiläumsstraße zu gelten. Aber gerade, wenn sie eine für Oesterreich so hochwichtige Feier verherrlichen sollte, müssten um so höhere Anforderungen in künstlerischer Beziehung an dieselbe gestellt werden.

Dann hielt man uns in wiederholter, eindringlicher Betonung vor, die Bevölkerung Wiens — wenn ich nicht irre, wurde sogar ein sehr großer Bruchtheil derselben genannt — bringe dieser Straße Sympathie, das größte Interesse, ja Enthusiasmus entgegen, betrachte dieselbe als eine Verschönerung der Stadt und wünsche deren Durchführung, dies möge der Verein bei Beurtheilung des Vorschlages berücksichtigen. Nun, wie groß der Bruchtheil der Bevölkerung Wiens ist, der sich für diesen Straßenzug mit Verständnis, Ernst und Ueberzeugung interessirt, mag dahin gestellt bleiben; daß für denselben nach Kräften Stimmung gemacht wird, unterliegt allerdings keinem Zweifel, daß wir uns aber aus diesem Grunde für ihn erwärmen sollen, kann denn doch nicht verlangt werden.

Aufgabe unseres Vereines muss es sein, was immer für eine verkehrstechnisch-künstlerische Angelegenheit ihm vorgelegt wird, diese ganz objectiv zu erwägen und wenn es nöthig ist, die Bevölkerung durch sein Urtheil über ihren Werth oder Unwerth aufzuklären, nicht aber unsere Meinung der nach einer bestimmten Richtung geleiteten Meinung der Laien anpassen.

Nicht bestreiten will ich, daß es der allgemeine Wunsch der Bevölkerung ist, der jetzigen Stagnation in der Entwicklung der Stadt ein Ende gemacht zu sehen, darüber aber, ob ein den Bedürfnissen entsprechender Straßenzug in der von Herrn Riehl vorgeschlagenen oder in anderer Art durchgeführt werden soll, hat und beansprucht die Bevölkerung gewiss kein Urtheil.

Aber auch die Motivirung, welche dahin geht, daß die Anlage der Straße begünstigt werden müsse, weil sich hiedurch Arbeit für unsere Architekten ergibt, will mir durchaus nicht zusagen. Es treten da persönliche Interessen in den Vordergrund, was der Hoheit unserer Kunst ebenso widerspricht, wie den Interessen unseres Standes.

Wird mit jener Straße dem Zwecke entsprochen, so daß man sie beruhigt ohne eine ungerechtfertigte Beanspruchung öffentlicher Mittel zur Ausführung bringen kann, dann bedarf es der letzterwähnten Motivirung nicht, denn bei Annahme dieses Vorschlages wird sich gerade so, wie bei Durchführung vieler anderer Vorschläge für Stadtregulirungen, von selbst eine Fülle von Aufgaben für unsere strebsame ältere und jüngere Architektenschaft ergeben. Für die letztere wäre es aber, ganz abgesehen von einer solchen Veranlassung, besonders erfreulich, wenn unsere, zu angesehener Stellung gelangten, in baulustigen Kreisen verkehrenden Fachgenossen das Beispiel der Berliner Collegen vor Augen behalten würden, welche bestrebt sind, den jüngeren Kräften Gelegenheit zu verschaffen, sich geltend zu machen, indem sie die Bauherren veranlassen, die Pläne zu ihren baulichen Unternehmungen auf dem Wege von Concurrenzen im Kreise der Ver-

einigung Berliner Architekten oder des Berliner Architekten-Vereines zu erlangen. Wenn wir unserem Stande aufhelfen wollen, müssen wir Alt und Jung zusammen halten und den Weg der Selbsthilfe betreten.

Halten wir aber unsere technische und künstlerische Ueberzeugung ganz unabhängig von persönlichen Nebenrücksichten, die, wenn sie durchblicken, nicht geeignet sind, das Vertrauen des Publikums in unsere strenge Sachlichkeit zu fördern.

Als sehr bedauerlich und der Hebung des, wie Herr Architekt Baumann richtig bemerkte, für uns so wichtigen Concurrenz-Wesens gewiss nicht zuträglich, muss ich es aber bezeichnen, wenn von hervorragender Seite über Concurrenzen, die der Verein, und zwar auf Anregung seines Ausschusses für die bauliche Entwicklung Wiens empfohlen hat, und welche von Seite der Gemeindeverwaltung mit dem Aufwande selten großer Mittel veranstaltet wurden, so abfällig geurtheilt wird, wie es hier geschah. Dieses Urtheil steht aber auch in einem nicht zu lösenden Contraste mit jenem Ferstel's, welcher die erste Anregung zu jenen Concurrenzen gegeben hat, und dessen Testament in gewissem Sinne der Ausschuss durch Stellung seiner Anträge vollzog. Daß jene Concurrenzen fertige Stadtpläne ergeben werden, hat Ferstel nicht erwartet und konnte bei der Schwierigkeit und Größe der Aufgabe Niemand erwarten, daß aber durch dieselben ein sehr schätzbares Material erbracht wurde, wäre ungerecht zu leugnen!

Endlich soll der jetzt noch bestehende Mangel eines Expropriations-Gesetzes ein triftiger Grund sein, die Rigorosität unseres Urtheiles zu beeinflussen, da nach Herrn Riehl's Angaben die von ihm vorgeschlagene Straße in kürzester Zeit ausgeführt werden kann. Selbst unter der Annahme, daß die Erwartungen des Herrn Riehl in Erfüllung gehen und daß Herr Architekt Lotz in Uebereinstimmung mit dem Ausschussberichte das Richtige sagte, indem er hervorhob, daß sich Werthsteigerungen des Grundes besonders dort ergeben, wo neue, dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Straßen durchgelegt werden, will es mir doch nicht klar werden, warum alles dies nur zutreffen soll, wenn die Riehl'sche Straße genau so geführt wird, wie er sie vorschlägt. Ein an sich richtiges Princip ist noch kein Beweis für die Richtigkeit eines vorgeschlagenen Straßenzuges.

Weil Herr Riehl einen Straßenzug annahm und darnach seine Abmachungen mit den durch denselben getroffenen Hausbesitzern als abgeschlossen bezeichnet hat, muss jener Straßenzug noch nicht gut sein. Diese Straße wird für viele Jahrhunderte hinaus zu bestehen haben, es ist also einerseits die ernsteste Pflicht eines technischen Vereines, dessen Urtheil geschätzt wird, den Werth jener Straße, wenn auch nur der leitenden Idee nach, auf das gewissenhafteste zu prüfen, andererseits wird es aber viel weniger schaden, wenn sich Herr Riehl, falls es für nöthig befunden wird, vor Durchführung der Straße mit anderen Hausbesitzern auseinander setzt, als wenn — weil er bereits Verträge geschlossen hat — einfach gemacht wird, was bei reiflicher Erwägung nicht gut gefunden werden kann.

Es wird uns freuen, wenn auf dem Wege, den die Herren Riehl und Lotz befürworten, recht große Theile unserer Stadt gut und rasch regulirt werden. In allen Theilen der Stadt wird man aber weder mit solchen Straßendurchschlägen aus praktischen Gründen vorgehen können, noch werden diese überall so gewinnversprechend sein, wie in dem in Rede stehenden noch wenig erschlossenen Stadtgebiete. Die Regulirung von Straßen wird auch ferner in der bei der Kärntnerstraße durchgeführten Weise der Verbreiterung unvermeidlich sein.

Trotz aller Einwendung gegen diese Verbreiterungsmethode und trotzdem die Kärntnerstraße damit noch nicht fertiggestellt ist, hat jene Methode, hier wie in andern Stadttheilen, für den Verkehr doch schon anerkennenswerthe Erleichterungen gebracht, so daß es nicht als gerecht erscheint, der Gemeindeverwaltung die Anerkennung für diese, mit großen Opfern und Schwierigkeiten durchgeführten Regulirungen zu versagen, oder gar zu behaupten, wenn eine Regulirung nicht schnell durchführbar ist, dann möge man sie lieber ganz bleiben lassen! Die Bemerkung aber, daß der Ausschuss behauptet habe, Regulirungen seien derart langsam durchzuführen, daß ganze Generationen darunter zu leiden haben, muß ich mit Entschiedenheit zurückweisen.

Mir ist ein Grund für eine solche Folgerung nicht erfindlich, wohl aber weiß ich, daß der Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein in Folge der vom Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens aus eigener Initiative gestellten Anträge, schon vor mehreren Jahren und neuerdings bei Vorlage der von demselben Ausschusse ausgearbeiteten Grundlagen einer neuen Bauordnung für Wien, mit der größten Entschiedenheit auf die Nothwendigkeit des Erlasses eines Ent- und Eineignungs-Gesetzes hingewiesen hat, da ohne ein solches Gesetz von einer ersprießlichen Regulirung der Stadt überhaupt nicht die Rede sein kann, denn erst jenes Gesetz wird die Gemeindeverwaltung aus der Zwangslage befreien, in der sie sich jetzt befindet und die sie auf Gnade und Ungnade den ungerechtfertigten Ansprüchen der Hausbesitzer ausliefert. Den Anregungen des Vereines folgend, hat der Magistrat von Wien bereits den Entwurf eines Ent- und Eineignungs-Gesetzes ganz im Sinne unserer Vorschläge ausgearbeitet, welcher Gesetzentwurf der hohen Regierung in kürzester Zeit vorgelegt werden wird.

Bekannt ist es, daß — um nur Städte Oesterreich-Ungarns zu nennen — Prag, wie Budapest, Szegedin, Agram etc. solche Gesetze bereits erhalten haben, es darf also mit Sicherheit erwartet werden, daß auch die kaiserliche Residenz sich in nicht all zu ferner Zukunft eines solchen Gesetzes erfreuen wird. Ist dies erreicht, dann wird die Bahn gebrochen sein, um das neue Wien herrlicher erstehen zu lassen als je zuvor, denn dann erst wird es der Gemeindeverwaltung möglich sein, selbst großartige Regulirungen in die Hand zu nehmen, ohne auf die Bauspeculation angewiesen zu sein, vielleicht aber auch mit Heranziehung der letzteren, wie dies jetzt in Prag versucht wird, jedenfalls aber ohne den Aufwand von so riesigen Opfern aus öffentlichen Geldern, wie sie heute schon bei verhältnismäßig kleinen von der Gemeinde geplanten Unternehmungen erforderlich sind.

Das Ent- und Eineignungs-Gesetz ist der Hebel, mit welchem die Stagnation beseitigt werden kann, unter welcher die Stadtentwicklung heute leidet; jenen Hebel in Thätigkeit zu setzen, muss der Verein, in Wahrnehmung des öffentlichen Interesses mit aller Energie unentwegt anstreben. Daß auch nach Erscheinen des Ent- und Eineignungs-Gesetzes die Stadt Opfer bringen muss, unterliegt keinem Zweifel, hoffentlich werden aber in Wien, wie in Budapest bei der Expropriation nicht Verhältnisse walten, wie bei den Haumann'schen Straßendurchbrüchen in Paris, über welche Graf Ceraaty im französischen Parlamente die abschreckendsten Mittheilungen machte. Trifft dies zu, dann werden die aufzuwendenden Summen auch nicht so exorbitant sein, wie sie es in Paris waren.

Gerne gebe ich aber auch die Erklärung ab, daß der Ausschuss dem Verdienste nicht nahe treten will, das sich Herr Riehl durch die geschäftliche Auffassung von Straßendurchbrüchen und durch die damit gegebenen Anregungen erworben hat.

Ich gehe nun auf die Erwiderung der in fachlicher Hinsicht gehörten Einwendungen über, erkläre aber sofort, daß ich Alles bei Seite lasse, was sich auf Momente bezieht, die vom Ausschusse oder von mir bei meinen persönlichen Darlegungen weder berührt noch als unrichtig bezeichnet wurden. Um jeden Zweifel zu beseitigen, hebe ich als solche Momente hervor: die geringe Neigung der Querachse der Stefanskirche zur Achse der Riehl'schen Straße, die Convexität oder Concavität derselben, eine eventuelle Entwerthung der Rothenthurmstraße, die Form der Brücke oder des Brückenplatzes und dergleichen Detail und endlich die Finanzierungsfrage. Nur so viel will ich bemerken, daß das, was im Ausschussberichte bezüglich der Kosten der Canalisation, der Niveauregulirungen in Längen- und Querstraßen u. s. w. gesagt ist, nicht richtig aufgefasst wurde. Der Ausschuss ging dabei von der Annahme aus, daß die Riehl'sche Straße außer der vom Stadtbauamte in Aussicht genommenen hergestellt werden soll, erstere auf Kosten der Unternehmung, die Herr Riehl in's Leben rufen will, letztere auf Kosten der Stadt. Für diesen Fall würden obige Auslagen die Stadt bei Anlage der Riehl'schen Straße besonders belasten. Nur für diesen Fall wurde ferner die Riehl'sche Straße als Luxusstraße bezeichnet.

Ueber die Frage der Steuerfreiheit, welche Herr Professor Prokop eingehend berührte, will ich nicht sprechen, nur der Anschauung muss ich entgegenreten, daß durch die Gewährung derselben an Eigenthümer von Häusern, die aus Verkehrsrücksichten in ihren Baulinien eine Aenderung erfahren, den übrigen Hauseigenthümern der-

selben Straße auch nur scheinbar eine Ungerechtigkeit widerfährt, denn durch Regulirung oder Verbreiterung einer Straße wächst auch der Werth der nicht umgebauten Häuser, welche an die umzubauenden anschließen oder denselben gegenüberstehen, ganz wesentlich, ihre Eigenthümer erfreuen sich also durch jene Umbauten oft ganz mühelos eines bedeutenden Gewinnes.

Ausdrücklich betone ich auch, daß von den Verhältnissen, welche bezüglich der griechischen Kirche vorliegen, im Ausschussberichte kein Wort vorkommt, da, falls die vorgeschlagene Straße aus Verkehrsrücksichten erforderlich ist, das Abtragen der Kirche nicht als Hindernis hingestellt werden soll. Daß ich persönlich auf das Schicksal jenes Schmuckstückes von Wien näher eingegangen bin, findet seine Motivirung darin, daß von einer Seite, die dazu nicht berufen war, gewagte Aeußerungen über Hansen's künstlerische Anschauungen und Bestrebungen fielen, die in unserem Kreise nicht unberichtigt bleiben durften. Die Zumuthung, daß in unserem Kreise der Gedanke je gehegt worden wäre, den Abbruch der Kirche einem gewöhnlichen Unternehmer zu übertragen, muss ich geradezu als verletzend bezeichnen und auf das entschiedenste zurückweisen.

Ich wende mich nun zu den in verkehrstechnischer Beziehung gemachten Einwendungen und zwar zunächst zu der Rede des Herrn Professor König, die ausgezeichnet in der Form und kunstvoll vorgetragen, brausenden Beifall fand und, was dazu gehört, auch den Lachern Gelegenheit gab, ihr Zwerchfell in angenehmer Weise zu erschüttern. Als gern lachender Wiener habe ich herzlich mitgelacht. Als Berichtersteller ist es mir leider nicht gestattet, diese Art der Redekunst, zu der mir übrigens auch die Befähigung fehlt, auszunützen; im Gegentheile bin ich gezwungen, manches, was vielleicht nur scherzweise gesagt war, ernst zu nehmen, da Herr Professor König die Grenzen zwischen Ernst und Scherz in seiner Rede nicht klar gezogen hat. Bei aller Ueberwindung ist es mir aber nicht möglich ernst zu nehmen, daß ein so gediegener, feinfühler Künstler wie Herr Professor König, der uns in seinen Werken zeigt, wie sehr er es versteht, die Idealität der Kunst mit den realen Bedürfnissen des Lebens zu versöhnen, die Verkehrstechnik als einen Zweig unseres Faches bezeichnet, der ihm fremd sei. Wie kein Werk der Bankunst zu denken ist, das nicht einem klar umschriebenen Zwecke zu dienen hat, den der Architekt auf das genaueste kennen muss, so kann auch der Städtebau eines Programmes nicht entralhen und dies giebt ihm die Verkehrstechnik. Nur gestützt auf dieses Programm kann der Architekt die ihm zufallende Aufgabe lösen, den Städtebau in das Gebiet der Kunst zu erheben; der Architekt, welcher dies verneinen wollte, dürfte in Städtebaufragen überhaupt nicht mitsprechen. Herr Professor König hat aber, und gewiss mit Recht, auch in dieser Richtung gesprochen. Freilich gab er Gedanken kund, denen ich in Vertretung des Ausschusses nicht beipflichten kann.

Als kräftigstes Argument führte Herr Professor König in's Feld, daß jeder Wiener mit halbwegs gesundem Menschenverstande gesehen hat, daß die Praterstraße dem Centrum der Stadt zulaufe, und daß sie daher zu diesem Centrum verlängert werden müsse. Herr Professor König hat vollkommen recht, daß der Stadtplan von Wien, um mit Semper zu sprechen, in der Sehne der Donau eine Lebensachse und senkrecht darauf eine Richtungsachse erkennen lasse.

Solche aus der Natur der Dinge abzuleitende Achsen sind aber, wie es Semper in seinen classischen Schriften überzeugend darlegt, selbst bei manchen in sich geschlossenen Werken der Kunst nur ideal zu nehmen, umso mehr bei einer Stadtanlage, bei welcher die sich mannigfach kreuzenden Lebensbedürfnisse und sonstige äußerst complicirte Verhältnisse zu einem unendlichen Wechsel von Erscheinungen führen, in welchem Wechsel jenes Achsengesetz mehr oder weniger verwischt wird. Eben dadurch ist aber ein Theil des romantischen Zaubers bedungen, den Stadtanlagen, die mit Berücksichtigung ihres geschichtlichen Entstehens künstlerisch aus- und weiter gebildet werden, auf das Kunstgefühl anstehen, gegenüber den modernen, kreuz und quer von geraden Straßen durchzogenen Städten.

Weil man bei einer Stadtanlage eine ideale Achse annehmen kann, folgt denn doch noch nicht, daß dieser Achse nach, auch eine Straße gelegt sein müsse. Wollte man solcher Theorie folgen, so fehlte nicht viel, daß nicht nur die griechische Kirche, sondern auch der Dom zum Verkehrshindernis würde. Der gesunde Menschenverstand reicht also

meiner Ansicht nach keineswegs hin, um es als Nothwendigkeit zu erkennen, eine Straße, deren Achse mit der Richtungsachse der Stadt mehr oder weniger zusammenfällt und zufällig gegen das Centrum hinweist, rücksichtslos weiter zu führen, bis sie in einer verkehrstechnisch ganz verfehlten Weise an das Hauptmonument der Stadt anlauft.

Ich werde auf diesen Cardinalpunkt der Einwendungen des Ausschusses später zurückkommen, will aber vorerst auf den Vergleich der im Ausschussberichte einander gegenüber gestellten Straßenzüge durch den ersten Bezirk eingehen.

Ueber die Vorzüge einer mehr östlich gezogenen Verkehrslinie, Ferdinandsbrücke—Akademiestraße—Schwarzenbergplatz, haben sich die Herren Baurath v. Neumann und Architekt Baumann so eingehend im Sinne des Ausschusses ausgesprochen, daß ich mich darauf beschränken kann, die Erklärung abzugeben daß der Ausschuss aus der Debatte kein Argument zu entnehmen vermag, das ihn veranlassen könnte, seine Meinung zu ändern. Herrn Professor Prokop gegenüber muss ich jedoch bemerken, daß die Riehlsche Straße in der Broschüre des Herrn Riehl wohl mit einer Breite von 26 m angegeben ist, daß aber das dem Stadtrathe vorgelegt Projecte nur eine solche von 20 m aufweist. Die Breite der östlichen beabsichtigten Straße Ferdinandsbrücke—Akademiestraße wird kaum wesentlich geringer sein dürfen.

Wenn also in 50 Jahren die eine Straße zu klein wäre, so müsste dies doch für die zweite ebenso gelten. Diese Befürchtung erscheint aber nicht gerechtfertigt, da sich später, durch die geschaffene Parallelstraße, der Verkehr auf diese und die vollständig verbreiterte Kärntnerstraße vertheilen wird, während er sich jetzt auf die letztere concentrirt, obachon diese noch nicht ganz verbreitet ist.

Herr Professor König tadelt den Zug der östlichen Straße Ferdinandsbrücke—Akademiestraße — wohl wegen der Ausbiegung nächst der alten Universität, — indem er ihn als einen schwer definirbaren bezeichnet; es wäre interessant gewesen, eine Definition für den, in seinem kürzeren Theile wohl geraden, in seiner als unentbehrlich erkannten Fortsetzung aber mit grellen Brechungen geführten Zug der Straße, Ferdinandsbrücke—Regensburgerhof—Akademiestraße zu hören. Bei ersterem Zuge findet Herr Professor König nur Verkehrshindernisse, bei dem letzteren bemerkt er solche nicht, obgleich die unvermeidlichen Richtungs-Aenderungen sehr auffällig sind.

Herr Professor König weist aber mit Bezug auf den von ihm befürworteten Straßenzug sehr richtig darauf hin, daß es Aufgabe der Architektur sei, dasjenige schön zu machen, was an sich nicht schön sei. Darf der Ausschuss dieses Axiom für den von ihm, als den Verkehrsbedürfnissen besser entsprechend angesehenen Straßenzug nicht auch geltend machen? Mit Herrn Professor König's eigenen Worten können wir also wohl sagen, seine in dieser Richtung gemachten Einwendungen sind nicht ernstlich in Betracht zu ziehen.

Ich habe mich schon in meiner früheren Rede dahin ausgesprochen, daß ich den malerischen Werth gekrümmter oder gebrochener Straßen sehr hoch schätze, wo es sich aber um Straßen für den Durchgangsverkehr handelt, stehe ich unbedingt auf dem Standpunkte des Ausschusses, welcher jene Richtung als die bessere erklärt, die der Geraden näher liegt. Der Ausschuss würde auch die geringe Verlängerung der Praterstraße bis zum Stefansplatze aus verkehrstechnischen Gründen nicht beanstünden, wenn sie sich nicht an dem Dom, ohne Vorlage eines großen, den Verkehr bequemen vertheilenden Platzes todlaufen müsste. Auch gegen den theilweise von Ausschussmitgliedern, theilweise von den Freunden des Herrn Riehl empfohlenen Straßenzug, vom vorgeschlagenen Platze an Stelle des Regensburgerhofes nach der Akademiestraße, wendet der Ausschuss nichts ein, falls die östliche Linie aufgelassen und die erstere mit Sicherheit rascher durchgeführt werden kann.

Herr Professor König fasst aber den Stefansplatz als Verkehrsknotenpunkt auf, welchem deshalb jene Hauptverkehrslinie wenn auch nur für den Verkehr in den I. Bezirk, ohne jede andere Rücksicht zu laufen muss. Der Stefansplatz ist das ideale Centrum der Stadt, daß aber deshalb der Hauptverkehr aus allen Theilen der Stadt hier zusammengeleitet werden soll, lässt sich vom Standpunkte der Verkehrstechnik nicht rechtfertigen, die weder eine hohe, noch eine Geheimwissenschaft sein will, wie Herr Professor König meint, sondern ihre Anforderungen aus der Erfahrung ableitet.

Befremdend ist auch die Aeußerung des Herrn Professor Prokop, dass unsere Darlegungen gegen den Zug der Riehl'schen Straße bis zum Stefansplatze wohl richtigen, theoretischen Grundsätzen folgen, dass diese aber in der Praxis nicht existiren. In welcher Beziehung haben wir theoretisirt?

Sowohl Herr Architekt Baumann, als ich haben darauf hingewiesen, wie Avenuen und Straßen in anderen Städten mit und ohne Rücksicht auf vorhandene oder neuzuschaffende Monumente angelegt wurden; aber nicht in einer theoretischen Ableitung, sondern unter dem Hinweise auf der Praxis entnommene Beispiele. Durften diese nicht angeführt werden, weil daraus hervorging, dass die Riehl'sche Straße in ihrer Verlängerung bis zum Stefansplatz bei einem Vergleiche mit bestehenden Anlagen schlecht wekommt?

Ganz unverständlich ist es mir auch, wie man auf die Unannehmlichkeiten der großen Menge von Stellwägen, Fiaker und Einspanner hinweisen, es aber gleichzeitig als empfehlenswerth bezeichnen kann, durch das vermehrte Zuführen derselben auf den doch nur sehr wenig zu vergrößernden Stefansplatz, jene Unannehmlichkeiten hier noch zu vermehren. Die Verhältnisse sind am Stefansplatz schon heute wahrhaft nicht idyllisch, ein Idyll wird also dadurch gewiss nicht gestört, aber die großen Kirchenfeste und die privaten Feierlichkeiten, welche mit dem Gottesdienste unlöslich verbunden sind, und sehr häufig das Ansammeln großer Menschenmengen und von Wagen aller Art auf dem Platze bedingen, werden nur noch mehr als bisher zu Verkehrshindernissen werden.

Obachon der Platz vor der Westfacade des Domes eine Breite von 30 m hat, ist man schon jetzt, wegen des sich hier concentrirenden Wagen- und Fußgeherverkehrs nicht in der Lage, das Hauptportal des Doms — das Riesenthor — für den gewöhnlichen Gottesdienst offen zu halten, eine Anomalie, an die wir uns gewöhnt haben, die aber zu den kirchlichen Gebräuchen im Gegensatze steht. Wenn der Verkehr auch an den Langseiten des Doms verstärkt und die Riehl'sche Straße ganz nahe am Nordportale einmünden würde, ohne dass der Platz hier eine Verbreiterung auf mindestens das Doppelte seiner jetzigen Breite erhielte, wozu Niemand die Mittel bieten kann, so wäre man gezwungen, auch die Thurmportale zu schließen und den Zugang zum Dom für gewöhnliche Verhältnisse auf das kleine Nebenportal zu beschränken, um nicht die Kirchenbesucher zu gefährden und fortwährende Verkehrsstörungen hervorzurufen. Solche Uebelstände ganz unnöthig hervorzurufen, wäre ein Fehler, den uns die folgenden Zeiten mit Recht zum stärksten Vorwurfe machen müssten.

Ist es nothwendig, eine, wenn auch nur für Kleinfuhrwerk bestimmte Straße vom Brückenplatze zum Stefansplatze zu führen, so wird es allein richtig sein, dieselbe in der nordöstlichen Ecke des Stefansplatzes, in der Gegend der Schülerstraße, diesem Platze anzuschließen, dann aber auch den Wagenverkehr von der Langseite des Domes überhaupt abzulenken und hinter dem Chor des Domes vorbei zu führen, so daß Collisionen des Durchgangs-Verkehrs nach Theilen des I. Bezirkes mit dem durch den Kirchendienst bedingten Localverkehr vermieden werden.

Dem gegenüber stehe ich jedoch nicht an, den Hinweis des Herrn Professor König auf den Weg, welchen die bestehenden Durchhäuser zeigen, als einen glücklichen zu bezeichnen. Einen abgekürzten Fußgeher-Weg vom Platze an der Ferdinandsbrücke zum Stefansplatze zu verlangen, hat gewiss seine volle Berechtigung; dazu bedarf es jedoch nicht der Riehl'schen Straße bis zum Stefansplatze, ja selbst wenn man den Wagenverkehr vom Brückenplatze zum Hohen Markte erleichtern will, was auch beachtenswerth ist, bleibt das Straßenstück Regensburgerhof—Stefansplatz überflüssig. Für Fußgeher könnte dann viel besser ein großartiger, fast im Centrum der Stadt gelegener, von dem beantragten neuen Platze aus zum Stefansplatz reichender Bazar angelegt werden, welcher die Fahrbahn der Wollzeile mit Prachtthoren überspannen und sich mit solchen gegen die genannten Plätze öffnen würde. Ein so gestaltetes Bauwerk könnte zur Verschönerung Wiens nicht unwesentlich beitragen, ohne den Wagenverkehr auf dem Stefansplatze zu überlasten und die so wünschenswerthe Geschlossenheit dieses Platzes zu stören. Selbst wenn der Durchgangs-Verkehr vom II. zum IV. Bezirk nach Riehl's Vorschlag in die stärker gebrochene Richtung Regensburgerhof-Akademie-Straße geleitet würde, wäre jener Bazar möglich und damit auch dem Sinne der vom Ausschnusse vorgeschlagenen Resolution entsprochen.

Der Ausschuss hat sich jedoch nicht nur aus verkehrstechnischen, sondern auch aus schönheitlichen Rücksichten gegen den Straßenzug bis zum Stefansplatze ausgesprochen, aber in seinem Berichte — und darauf muss ich Gewicht legen — die geringe Neigung der Querachse des Domes gegen die Straßenachse gar nicht berührt, wohl aber hervorgehoben, daß der Ueberblick des Domes über Eck der bessere sei. Noch schärfer habe ich dies in meinen Erörterungen betont. Was also die Herren Professoren Prokop und König als Vortheile des Schräganblickes von gothischen Monumenten im Allgemeinen gesagt haben, was Herr Prof. König über die Stellung des Thurmes in oder außer der Straßenmitte, oder über symmetrische Straßenschlussbilder sagte, steht nicht im Gegensatze zu den Anschauungen des Ausschusses. Auch daß die Chorpartie des Doms nicht schön sei, steht weder im Ausschussberichte, noch habe ich dies gesagt; ich bemerkte nur, daß diese Seite des Domes nicht darauf berechnet war, die Hauptansichtsseite desselben abzugeben, worauf auch der Umstand hinweist, daß der Südthurm als der wichtigere zuerst ausgeführt wurde und daß ein weiteres Freilegen des Domes an der Nord-Seite, für den monumentalen Effect, den ich unter den bestehenden Verhältnissen hier ebenso fand, wie Herr Prof. Prokop, unvortheilhaft wäre.

Als Grund dafür hob ich die feinen Gliederungen hervor, die hier herrschen, andererseits aber auch die riesigen kahlen Dachflächen und den nicht günstig gestalteten Absturz des Daches der westlichen Partie zu jenem der östlichen, welcher dann mehr hervortreten würde, als es jetzt der Fall ist, wo man ihn, der geringen Entfernung des Standpunktes wegen, kaum bemerkt. Endlich fügte ich bei, daß der ausgebaute Thurm durch das hohe Dach auf nicht unbedeutende Höhe verdeckt wird, also von der Riehl'schen Straße nicht anders zu sehen sein wird, als von vielen anderen Punkten der Stadt, und daß der verhältnismäßig schmale Streifen des Bauwerkes, den man durch die Straße sehen kann, nicht geeignet ist, dem Beschauer einen Begriff von der Großartigkeit und Gesamt-Composition des Bauwerkes zu geben.

In diesen Beziehungen stehen nun allerdings die Ansichten der Herrn Professoren König und Prokop zu jenen des Ausschusses wieder im grellsten Gegensatze. Herr Prof. Prokop sagte, sich auf seine Fachrichtung als Gothiker berufend, daß man gothische Bauwerke aus beliebiger Entfernung ansehen könne, und daß daher eine Trennung des Nah- vom Fernbilde nicht nöthig sei; Herr Prof. König dem Sinne seiner Worte nach, daß der Standpunkt, welchen man einem Kunstwerke gegenüber nimmt, ganz gleichgiltig sei, denn eine Schönheit sei von allen Seiten schön.

Daß ein vollendetes Kunstwerk allseitig eine künstlerische Ausbildung verlangt, wird Niemand leugnen wollen, allein bei jedem Kunstwerke wird die Tendenz des Künstlers dahin gehen, seinem Werke eine bestimmte Richtung zu geben, Vorder- und Rückseite zu einander in Gegensatz zu bringen und das Kunstwerk so zu stellen, daß der Beschauer vor Allem jene Seiten zu Gesicht bekommt, auf welche der Künstler das Hauptgewicht legte. Auch die Werke des Herrn Prof. König zeigen dies deutlich.

Daß die Bedeutung eines Bauwerkes dadurch gehoben werden soll, wenn man den wichtigsten Zugang an jene Seite desselben führt, welche nach dem Wesen seiner Composition und nach seiner ihm vom Erbauer gegebenen Stellung als untergeordneter erscheint, und noch dazu, daß nicht einmal ein Ueberblick jener Seite gewonnen werden kann, ist ein Axiom das sehr überraschend klingt und zu der Rigorosität nicht stimmt, welche von künstlerischer Seite bei der Freilegung alter Monumente bisher in der Regel geübt wurde. Wenn man dieses Argument mit dem früher citirten des Herrn Prof. Prokop zusammenhält, dann ist ja jede Schwierigkeit bei den Freilegungsfragen gothischer Dome behoben!

Wozu ereiferte man sich dann in Mailand, als der Platz vor dem Dome so sehr vergrößert wurde, daß die Monumentalität der Domfacade darunter litt?

Warum fragten die Pariser, als die alten Bauwerke vor und seitlich der Notre Dame niedergelegt waren, wo ihre großartige Kathedrale hingekommen sei, da sie dem übermäßig großen Platze gegenüber nunmehr als verhältnismäßig kleine Kirche erschien?

Warum umpflanzten sie dann die freie Langseite und die Chorpartie ihrer Kathedrale, welche mit Strebebögen, also viel reicher als jene des Stefansdomes, gegliedert ist, auf eine dem deutlichen Sehen

des Details entsprechende Entfernung mit hohen Bäumen, so das Fernbild- von dem Nahbilde trennend?

Warum kam die ganze Architektenschaft von Köln in Aufregung, als man eine 500–600 m lange, verhältnismäßig schmale Straße der Thurmfassade gegenüber durchbrechen wollte, und freute sich dann des Erfolges, daß diese Idee endgiltig fallen gelassen wurde?

Warum suchte Maler Conrad, bevor er sein herrliches, nun in Rom befindliches Kölner Dombild malte, mit Aufwand vieler Studien, den für die Erscheinung des Domes günstigsten Standplatz?

Und warum erwärmte sich die Kölner Architektenschaft so sehr, die Umgebung des Domes derart zu reguliren, daß dieser Conrad'sche Standpunkt nicht bloß ideal gewählt bleibe, sondern auch in der Wirklichkeit zur Bewunderung des herrlichen Bauwerkes eingenommen werden könne, allerdings leider ohne Erfolg, da der Bau des neuen Dom-Hôtels die Freilegung jenes Standpunktes für unabsehbare Zeit unmöglich macht?

Sollte dies Alles und noch vieles Andere, worauf einzugehen hier die Zeit fehlt, Ausflüssen grauer Theorien oder Irrthümern unserer Fachgenossen zuzuschreiben sein?

Nein — und dreimal nein! — In jenen Erscheinungen zeigt sich ein wohlbegründetes, rein künstlerisches Urtheil, das unanfechtbar ist.

Damit will ich jedoch nicht behaupten, daß sich dieses Urtheil nicht auch auf wissenschaftlichem Wege, gestützt auf die Untersuchungen von Helmholtz und Maertens, begründen ließe.

Herr Professor König hatte aber Recht, ich habe Sie unnötig geplagt, als ich mich bemühte, Ihnen an auswärtigen Beispielen zu zeigen, daß man aus verkehrstechnischen und schönheitlichen Gründen Hauptstraßen nicht so gegen Hauptmonumente führen dürfe, wie es Herr Riehl vorschlägt. Das hiesige Beispiel, auf das Herr Professor König uns aufmerksam machte, zeigt dies in der letzteren Beziehung viel deutlicher, als Alles, was ich anführte.

Das Bild, welches man von der Karolinengasse aus, vom Belvedere genießt, ist malerisch und reizend, und ich bin ganz beruhigt darüber, daß jeder Architekt, der den Lageplan sieht, gar nicht wankend sein kann, daß es so sein müsse, und an dem gesunden Sinne des Herrn Professor König, auch ohne sich persönlich von der Thatsache zu überzeugen, keinen Zweifel hegt, aber indem man jenes Bild betrachtet, fragt man sich unwillkürlich, ist denn dies Hildebrand's herrliches Werk, dessen Bild sich Deinem geistigen Auge in seiner großartigen Silhouette unauslöschlich einprägte? Gewiss, Du hast es vor Dir, allein nicht als monumentale Schöpfung, sondern als niedlichen reizenden Prospect, denn die hohen, Dir viel näher stehenden Häuser der verhältnismäßig schmalen Straße lassen das dazwischenliegende Gebäude viel niedriger erscheinen als es wirklich ist.

Ganz dasselbe, nur in ungünstiger Weise, würde bei dem Anblick der Stefanskirche durch die Riehl'sche Straße erfolgen. Die Hauptgesimse der 25 m hohen Häuser an der nur 20 m breiten Straße werden dem die Straße Herankommenden viel höher zu liegen scheinen, als das Hauptgesimse des Chors, ja sogar die Thurmhöhe wird ihm dadurch geringer erscheinen als sie ist, und damit in seinem Auge die Großartigkeit des Bauwerkes ganz bedeutend abgeschwächt sein, ohne daß ihm dieses Bild den Eindruck des Reizenden machen kann.

Bei dem Blicke durch die Karolinengasse auf das Belvedere erhält man, wie Herr Professor König richtig schilderte, ein zwar schräges, aber doch äußerst malerisches Gesamtbild des Bauwerkes, während der Blick auf den Stefansdom durch die Riehl'sche Straße nur die gerade, streng gegliederte Chorseitenwand in geringer Schrägstellung, die kleine Apsis der Barbara-Kapelle, das schwere Dach und darüber den Thurmhelm zeigen wird und somit der Phantasie nicht genügende Anhaltspunkte gibt, um, wie es Herr Professor König so schön und treffend als bei Architektur-Veduten nothwendig bezeichnete, durch die Phantasie das Fehlende ergänzen zu können.

Dabei ist aber die Karolinengasse eine wenig betretene Nebengasse mit ganz einfach gestalteten Häusern, die gar nicht den Zweck hat, zum Belvedere zu führen, das von anderer Seite auf das glänzendste zur Erscheinung gelangt, während die Riehl'sche Straße, wenn sie bis zum Dom verlängert würde, gerade als Hauptzugang zu dem erhabensten Monumente Wiens erscheinen müsste, und mit zweifellos reich ausgestatteten Gebäuden dem Dome eine Staffage geben würde, die der

Einfachheit seiner Chorpartie gegenüber, nur geeignet wäre, den Effect des Domes zu schmälern. Damit ist der Ausspruch des Berichtes begründet, daß durch jene Straße die Absicht des Herrn Riehl, das Bild des Domes zu heben, in das Gegentheil umschlägt, woran ich sehr gerne anschließe, daß auch die von Herrn Architekten Bach bezüglich des unausgebauten Thurmes ausgesprochenen Bedenken von feinem künstlerischen Empfinden Zeugnis ablegen und der Beachtung werth sind.

Herr Professor König will uns allerdings mit dem sehr hübsch gegebenen Vergleiche zwischen einem Walde und einem gothischen Bauwerke trösten; die Vergleichsobjecte sind aber, besonders in dem vorliegenden Falle, wo es sich nicht um ein Bausystem handelt, wie es am Chor der Votivkirche zu sehen ist, etwas zu heterogen, als daß die Beziehung klar und leicht zu erkennen wäre, oder gar überzeugend wirken könnte. Auch wir, dem Ausschusse angehörenden Architekten haben unser Urtheil nicht mathematisch oder theoretisch abgeleitet, sondern unser Auge, wie Herr Professor König das seine, auch durch Uebung zu schulen gesucht, sind aber nicht zu der Meinung gelangt, daß es gar keine günstigere Perspective gebe als jene sein wird, welche von dem letzten Ende der vorgeschlagenen Straße sichtbar werden wird.

Herr Professor König möge schon entschuldigen, wenn gleich wir seine Meisterschaft als Künstler sehr hoch schätzen, so sind wir doch noch nicht so weit gekommen, in architektonischen Fragen „*regis voluntas suprema lex*“ anerkennen zu können, so daß uns seine Bemerkung, er wäre in der Lage, auch alle anderen ästhetischen Einwendungen, wenn er sich dieselben notirt hätte, vollkommen zu widerlegen, nicht beruhigen kann. Uns will es scheinen, daß der Mensch bei einem kirchlichen Gebäude seinem Gotte auch durch die Großartigkeit des Bauwerkes an sich huldigen will, und daß daher Alles vermieden werden muß, was ein solches Bauwerk seiner Umgebung gegenüber als klein erscheinen lassen könnte, also auch die Führung einer im Verhältnisse zum Dome schmalen, ansteigenden Hauptstraße gegen diesen, und ganz besonders in dem Falle, wenn diese Straße von einem Platze ausgeht, der mit Gebäuden besetzt werden muss, die mit Rücksicht auf die Größe des Platzes in ihrer Massen-Composition imponiren.

Es fällt uns nicht bei, daß sich die Stefanskirche zu geniren brauche, sich zu zeigen, wir wollen aber, daß sie überall dort, von wo man sie in der Nähe sehen kann, immerdar als das großartigste Monument Wiens in ihrer ganzen Herrlichkeit erscheine.

Herr Professor Prokop meint, daß der Blick von der Riehl'schen Straße aus auf den Dom ein prächtiger, voll perspectivischer Abwechslung sein werde, während Herr Architekt Baumann drastisch bemerkte, hier werde man auf eine graue, gothische Mauer sehen.

Ich habe mir redlich Mühe gegeben, herauszufinden, worauf sich der erstere Ausspruch stützen könne, kam aber darüber nicht in's Klare, denn wenn auch der Chor aus bester gothischer Zeit herrührt, so gibt doch Herr Professor Prokop selbst zu, daß seine Gliederung trotz ihres Adels eine sehr einfache ist. Betrachtet man ihn von jenen Standpunkten aus, die man heute einnehmen kann, so wird jedes geschulte Auge die Schönheit der einfachen Form sofort erkennen, man wird sich aber auch sagen, die großen Meister, die dies schufen, waren wohl ganz beruhigt darüber, daß die Folgezeiten den Dom nicht in einer seinem Wesen widersprechenden Weise ganz oder theilweise freilegen werden, und gerade deshalb haben sie das Detail oft mit so außerordentlicher Feinheit durchgebildet, daß es auf große Distanz jede Wirkung verliert, und so wird denn doch der Ausspruch des Herrn Architekten Baumann dem Richtigen näher sein.

Ein interessantes, ja großartiges Uebereckbild der Rückseite des Domes genießt man schon jetzt, wenn man aus der Schulerstraße heraustritt. Dasselbe Bild würde sich wieder ergeben, wenn man aus einer, von der Verbindungslinie Regensburgerhof-Akademiestraße abzweigenden Straße hier auf den Stefansplatz gelangen könnte.

Die in verkehrstechnischer Beziehung gestellten Anforderungen decken sich also vollständig mit jenen, welche in ästhetischer Beziehung begründet sind.

Es wurde aber noch viel erwähnt über die Schönheit, zu welcher die Riehl'sche Straße an sich gelangen kann, über das Durchschlagende oder gar Erlösende der ihr zu Grunde liegenden Idee, über den Stempel der Großartigkeit, den diese an sich trage, daß diese Straße würdig einer Jubiläumsstraße wäre und eine Feststraße abgeben könnte.

Es ist nicht zu bezweifeln, daß es unseren begabten Architekten gelingen würde, die Straße an sich zu einer schönen Zinshausstraße Wiens zu machen, wenn sie auch schwer einen Vergleich mit der neu durchgeschlagenen Kaiser Wilhelm-Straße in Berlin vertragen wird, die bei 26 m Breite, von im Durchschnitte nur 22 m hohen Häusern begrenzt ist, noch weniger aber mit der Avenue de l'opera in Paris, deren Bedeutung als Straßenanlage, der Ausschuß nie bestritten hat.

Den übrigen emphatischen Aussprüchen kann sich der Ausschuss nicht anschließen. Das Durchbrechen der Riehl'schen Straße bis zum Stefansplatz in der vorgeschlagenen Art würde der Entwicklungsgeschichte der Stadt ebenso widersprechen, wie jener des Domes. Während unsere herrliche Ringstraße ein bleibendes Denkmal ist für die einstige Festung, die zweimal dem Ansturm des Halbmondes in bewundernswürdiger Weise widerstanden hat und indem sie den Stadtkern in mächtiger Breite umkreist, eine der Kaiserstadt würdige Feststraße ist, würde die Riehl'sche Straße, bis zum Stefansplatz verlängert, in den Körper der Stadt in ethisch-störender Weise, ein auch das Herz der Stadt verletzendes Loch reißen. Dabei könnte sie aber nicht den an eine Feststraße zu stellenden Anforderungen entsprechen, da ihre verhältnismäßig geringe Breite, in jenem Theile, um welchen es sich in der Discussion allein handelt, vom Brücken- zum Stefansplatze, den großen, einem Festzuge längs der ganzen Feststraße jubelnden Menschenmasse genügenden Platz nicht bieten könnte.

Würde also die Straße in der von Herrn Riehl vorgeschlagenen Art, trotz unserer Einwendungen durchgeführt, dann müsste man sogar warnen, sie großsprecherisch als Feststraße zu bezeichnen.

Der Praterstraße, der Ringstraße, unseren neuen, schönen monumentalen Plätzen gegenüber, könnte sie, in solcher Weise aufgefasst, nur als Werk der Epigonen erscheinen.

Ueber alle, während der Debatte hervorgetretenen Vorschläge, welche mit der von Herrn Riehl vorgeschlagenen Straße nicht zusammenhängen und durch welche der Verein unserer Stadtverwaltung manches sehr schätzbare Material geboten hat, habe ich als Referent nicht zu sprechen; es obliegt mir aber noch die Pflicht, für die fachmännische Ehre unserer alten Dombaumeister einzutreten. Herr Hauptmann Schindler hat in eigenthümlich bestimmter Weise erklärt, daß er ganz genau wisse, die Fundamente des unausgebauten Thurmes seien ungenügend, und daß daher niemals an seinen Ausbau zu denken sei. Sehr naheliegend ist die Frage, warum gerade in diesem Theile des Doms die Fundamente ungenügend hergestellt sein sollten, während sich die Fundirung in allen übrigen Theilen als vortrefflich, erwies, da doch der Baubeginn in dieselbe Zeit fällt. Aber selbst angenommen, es läge hier ein Mangel vor, so wird doch kein Architekt behaupten, dass aus diesem Grunde auf die Idee, den zweiten Thurm nach dem ursprünglichen Plane zu erbauen, verzichtet werden müsse; nur die Kosten und die Zeit der Ausführung würden sich dadurch vergrößern.

Die Sachlage ist aber eine ganz andere, als sie von dem genannten Herrn Redner geschildert wurde. Da es mir unzulässig schien, derartig unbegründete Behauptungen in unserem Kreise nicht richtig zu stellen, wendete ich mich an den Herrn Dombaumeister Hermann mit der Bitte, mir das zur Richtigstellung erforderliche Material zur Verfügung zu stellen.

Durch sein liebenswürdiges Entgegenkommen, wofür ich ihm nochmals von dieser Stelle meinen wärmsten Dank ausspreche, bin ich in der Lage, Ihnen Folgendes mitzutheilen:

Aus einem, nach amtlichen Quellen von F. X. Kleindienst erstatteten Berichte über die Restauration des St. Stefansdomes (Wiener Dombauevereins-Blatt Nr. 20 vom 27. Juni 1883) geht hervor, daß man schon im Jahre 1844 an den Ausbau des nördlichen Thurmes dachte, und damals nur wegen der auf eine Million Gulden veranschlagten Kosten davon absah. Eingehender befasste sich Dombaumeister Fr. Schmidt mit dieser Angelegenheit und darüber berichtet Kleindienst im Wiener Dombauevereins-Blatt Nr. 38 und 39 vom 15. December 1885 auszugsweise wie folgt:

... Schon Dombaumeister Ernst hatte an dem unausgebauten Thurme „schadhafte, dem Einsturze drohende Theile in beträchtlicher Zahl“ gefunden, „die nur durch Holz- und Strickverband an ihrer Stelle verharreten“.

Natürlich war die Sache von Jahr zu Jahr schlechter geworden und Dombaumeister Schmidt spricht sich in zwei Berichten vom September 1868 folgendermaßen aus: Der „trostlose Bauzustand“ findet seine Erklärung hauptsächlich in dem Umstande, „daß die Bauführung des Halbturmes von vorneherein eine mangelhafte war.

Wohl sind die Mauer Massen derselben gesund und stark, ja stärker noch als am südlichen Thurm; ... „dagegen aber ist beinahe die gesamte äußere Verkleidung desselben und namentlich das feinere Zierwerk vollständig ruinenhaft“ ... etc.

Die Restauration des Halbturmes sammt seiner Vorhalle war im Jahre 1879 in einer Weise vollendet, die den Ausbau mit voller Beruhigung zuließ.

Schon Leopold Ernst hatte an denselben gedacht.

Aber schon damals wurde dieser Gedanke bekämpft. „Man würde sich irren,“ hieß es, „wenn man sich der Meinung hingeben wollte, auf dem (restaurirten) Fundamente dann einen Thurm aufzuführen zu können, welcher sich ebenbürtig dem ausgebauten an die Seite stellen dürfte.“

Nichtsdestoweniger legte Cardinal Rauscher, der es „für Oesterreich eine Ehrensache“ nannte, „den zweiten Thurm auszubauen“, jenem fachmännischen Comité, welches das Project für den Wiederaufbau des südlichen Thurmes zu prüfen hatte, die Frage vor: „Ob der Zustand der Fundamente des noch unausgebauten Thurmes dessen Weiterführung und Vollendung zulasse?“ und erhielt die übereinstimmende Antwort aller Commissions-Mitglieder, „daß der bestehende Unterbau, welcher sogar stärker als der des vollendeten Thurmes ist, vollkommen genügende Stabilität für den Ausbau besitze und nur auf einige Klaffer vor der Wiederaufnahme des Baues abgetragen werden müsse, da die oberen Schichten desselben wegen Mangels an hinreichendem Schutze stark verwittert sind.“

Der berühmte Architekt von Sicardsburg stellte wohl auf Grund eines Gutachtens des Dombaumeisters Schmidt im Wiener Gemeinderathe am 23. September 1864 den Antrag: „Die Commune möge den Ausbau des nördlichen Thurmhelmes unter ihrer Garantie übernehmen und zur Aufbringung der Kosten, welche sich nach gewissenhafter Angabe des Dombaumeisters auf 600.000 bis 650.000 fl. belaufen und auf sieben bis acht Jahre vertheilen werden etc.“

In dem zuvor erwähnten Gutachten heißt es unter Anderem: „Die Anlage des (nördlichen) Thurmes, welcher ein organisches Glied der ganzen Bauanlage bildet, entspricht zwar nicht bis in's kleinste Detail der des südlichen Thurmes; doch ist dies nur dem technischen Auge erkennbar.“

Mit dieser Erklärung der zunächst berufenen Autorität dürfte wohl der Zweifel, ob nicht „durch den Ausbau des zweiten Thurmes vielleicht sogar der ästhetische Eindruck des ganzen Kirchenbaues leiden könnte,“ beseitigt und die Frage, vom technischen Standpunkte, sowie auch vom künstlerischen zu Gunsten des Aufbaues entschieden sein.“

Kleindienst fügt bei, daß es an Muth gebrach, die nöthigen Mittel durch Sammlungen aufzubringen, womit die Ausbauforderung damals ihren Abschluss fand.

Ich habe dem nichts weiter hinzuzusetzen.

Nun kann ich zum Schlusse eilen, indem ich der vollsten Ueberzeugung des Ausschusses Ausdruck gebe, daß wohl bisher bei der Regulirung unserer Stadt, wie längst ziemlich allgemein anerkannt, manche bedauerliche Fehler gemacht wurden, wie z. B. durch die nicht glückliche Baulinien-Bestimmung gegenüber der Hauptfaçade des Stefansdomes und bei den in den Platz an dieser Seite einmündenden Straßen, durch die nicht genügende Berücksichtigung der Karlskirche bei Anlage der Ringstraße u. s. w.

Keiner dieser Fehler wäre aber so groß, wie derjenige, welcher in verkehrstechnischer und ästhetischer Beziehung gemacht würde, wenn die Riehl'sche Straße in der von ihm vorgeschlagenen Art bis zum Stefansplatz durchgeschlagen werden sollte.

Diesen Fehler zu verhüten, ist das Hauptziel der vom Ausschusse zuerst vorgeschlagenen Resolution, welche darauf Gewicht legt, daß jedenfalls eine Durchquerung des I. Bezirkes durch eine den Verkehr vom II. zum IV. Bezirk erleichternde Straße erfolge, daß aber dabei für keinen Fall eine Straße so geführt werde, daß sie direct auf den Dom losläuft.

Wie Ihnen bekannt gegeben wurde, haben Herr Baurath Koch und Genossen einen Antrag eingebracht, welcher darauf abzielt, die vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution in zwei Theile zu zerlegen und etwas eingehender zu fassen.

Der Ausschuss hat jenen Antrag in Erwägung gezogen, sich demselben vollinhaltlich angeschlossen und vom Verwaltungsrathe die Ermächtigung erhalten, ihn an Stelle des früheren Resolutions-Antrages durch meine Wenigkeit in der heutigen Versammlung als Ausschuss-Antrag vertreten zu lassen.

Zur Begründung des Ausschussbeschlusses beehre ich mich hervorzuheben, daß der Verlauf der Discussion eine klarere Fassung der Resolution als vortheilhaft erscheinen ließ, um jedes Missverständnis über deren Ziel zu beseitigen. Dies ist durch den zweiten Theil der neuen Resolution erreicht.

Der Ausschuss hat sich aber auch dem Antrage, die neue Resolution nach ihren zwei Absätzen getrennt zur Abstimmung bringen zu lassen, um so lieber angeschlossen, als hierdurch die zwei principiellen Punkte der Resolution auseinander gehalten bleiben.

Im ersten Absatze spricht sich der Verein lediglich dahin aus, daß die Schaffung einer Parallelstraße zur Kärntnerstraße ein unbedingtes Bedürfnis ist, ohne auf den Zug dieser Straße näher einzugehen. Nach Allem, was im Laufe der Discussion zum Ausdrucke kam, herrscht über diesen Punkt vollständige Uebereinstimmung.

Die einstimmige Annahme dieses Theiles der Resolution unterliegt also wohl keinem Zweifel, hätte aber auch insoferne eine hohe Bedeutung, da es nicht als sicher betrachtet werden kann, daß die maßgebenden Organe der Gemeinde-Verwaltung die Nothwendigkeit einer solchen Straße, was immer für einen Zuges, schon jetzt anerkennen.

Der Ausschuss muss also die Annahme des ersten Theiles der Resolution wärmstens empfehlen.

Was den zweiten Theil der Resolution betrifft, so berührt er zunächst die Thatsache, daß der Verein den Riehl'schen Straßenentwurf zur Kenntnis nahm, was unbedingt zugegeben werden kann. Im Folgenden weist aber dieser Theil der Resolution darauf hin, in welchen Richtungen der Riehl'sche Vorschlag einer Aenderung bedarf, falls er der Ausführung zugeführt werden sollte.

Auch die Herren Gegner geben, nach ihren Aeußerungen zu schließen, zu, daß der Riehl'sche Vorschlag nicht reif ist und rühmen hauptsächlich den Gedanken, die Regulirung einer Straße rasch durchführbar zu machen, wollen aber jede tiefere Kritik desselben nicht zur Geltung kommen lassen. Ein derartiges Hinausgehen über das Wesen der Sache scheint dem Ausschusse der Würde des Vereines und der Wichtigkeit der in Frage stehenden verkehrstechnisch-künstlerischen Angelegenheit nicht zu entsprechen.

Die Fassung des zweiten Theiles der neuen Resolution ist aber bei Wahrung jener Anschauung, doch absichtlich sehr allgemein gehalten, damit sich auch die Herren Gegner des früheren Resolutions-Vorschlages der neuen Resolution anschließen können. Der Ausschuss ließ sich zu dieser Fassung durch die Hoffnung bestimmen, dadurch einen wenigstens nahezu einstimmigen Beschluss des Vereines zu ermöglichen, denn nur ein derart gefasster Beschluss wird von Bedeutung sein, während ein Majoritätsbeschluss weder der einen noch der anderen Richtung wesentlich Nutzen bringen kann, für das Ansehen des Vereines aber nachtheilig wäre.

Der Ausschuss ist soweit gegangen, als er, ohne mit seiner Ueberzeugung in Widerspruch zu gerathen, gehen konnte, er will Sie, hochgeehrte Herren, aber nicht in eine Zwangslage bringen, und wird, falls Sie den zweiten Theil der Resolution ablehnen, dies ohne Klage hinnehmen, da ihn das Bewusstsein trägt, seinen Standpunkt klar präcisirt zu haben, so daß er das Urtheil der Fachwelt Oesterreichs und des Auslandes nicht zu scheuen braucht.

Nicht um den Sieg einer persönlichen Meinung handelt es sich, sondern um die Wahrung von Grundsätzen, die bei einer gesunden, den Bedürfnissen entsprechenden Ausbildung unserer Stadt im Auge behalten bleiben müssen.

Was die Resolution betrifft, welche Herr Professor König und Genossen heute eingebracht haben (Herr Professor König: Diese Resolution ist die erste, da ihre Einbringung schon vor jener des Herrn Baurath Koch angemeldet wurde! — Der Berichterstatter fortfahrend): so steht mir nicht das Recht zu, auf dieselbe einzugehen, da ich in Vertretung

des Ausschusses nur über das zu berichten habe, was der Ausschuss beschlossen und der Verwaltungsrath zur Vorlage an den Verein genehmigt hat. Nach der Geschäftsordnung gilt nur dann ein Antrag als eingebracht, wenn er genügend unterstützt, dem Verwaltungsrathe schriftlich vorgelegt wird. Wenn Jemand lediglich sagt, er bringe einen Antrag ein, ohne auch nur zu sagen, wie derselbe lautet, so kann mit der bloßen Ankündigung ein Antrag noch nicht als eingebracht angesehen werden. Ueber das, was unfassbar ist, kann kein Mensch sprechen.

Nun liegt der Antrag des Herrn Professor König seit heute vor, er ist jetzt geschäftsordnungsmäßig eingebracht und wird, falls der geehrte Verein die Ausschussanträge an den Ausschuss zurückleiten sollte, zunächst dem Verwaltungsrathe vorzulegen sein.

Weist dann dieser den Antrag des Herrn Professor König dem Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens zu, so wird dieser demselben gegenüber gewiss gerade so vorgehen, wie gegenüber dem von Herrn Baurath Koch eingebrachten Antrage, das heißt er wird ihn unter Beiziehung des Herrn Antragstellers in Berathung nehmen.

Unmöglich ist es aber, über den heute eingebrachten Antrag ohne Vorberathung zur Abstimmung zu schreiten. Sobald wir uns in solcher Weise über die Bestimmungen der Geschäftsordnung hinwegsetzen würden, wäre ein bedenkliches Präjudiz geschaffen und damit wären auch Ordnung und Gesetzlichkeit in unserem Vereine in Frage gestellt. Ich kann also einen anderen als den angedeuteten Vorgang gegenüber dem Antrage des Herrn Professor absolut nicht zugeben.

Verzeihen Sie, ich habe dies nicht als Berichterstatter gesagt, sondern als Vereins-Vorstand, da nach den Bestimmungen der Statuten und der Geschäftsordnung der Vorstand des Vereines verpflichtet ist, für die Aufrechthaltung derselben zu bürgen.

Ich schließe, indem ich Ihnen die Anträge des Ausschusses wärmstens zur Annahme empfehle.

Vorsitzender Hofrath v. Radinger:

Bevor wir zur Abstimmung schreiten, erlaube ich mir die geehrten Herren Gäste ergebenst, aber ernstlich zu bitten, sich jeder Einflussnahme auf die Abstimmung zu enthalten. Ich bin der Ansicht, daß es nicht einer schriftlichen Abstimmung bedarf, sondern daß die Abstimmung durch Erheben der Hände vorgenommen werden kann.

Um aber bei der großen Zahl von Herren Gästen die Abstimmung sicher zu gestalten, bitte ich hiezu die farbigen Stimmzettel hochzuhalten. Bevor wir zur Abstimmung schreiten, hat sich noch Herr Baron von Engerth zum Wort, zur Abstimmung selbst gemeldet.

Herr Inspector Josef Freiherr von Engerth:

Meine Herren!

Wir stehen am Ende einer sehr eingehenden und in vieler Beziehung sehr lehrreichen Discussion. Alle müssen wir dem Projectanten, Herrn Riehl dankbar sein, daß er, durch Erläuterung des Projectes, uns Gelegenheit geboten hat, neue Gesichtspunkte kennen zu lernen und berufene Stimmen hierüber zu vernehmen. Denn im Verlaufe der Discussion haben sich die Meinungen geklärt und so manche Gegensätze sind gemildert worden. Es ist aber auch andererseits hiedurch ermöglicht worden, daß alle Jene, welche unserer Discussion nicht beiwohnen konnten, durch die Veröffentlichung der Ansichten der sachlich maßgebenden Persönlichkeiten sich ein Urtheil über die in unserem Vereine herrschende Meinung bilden konnten. Hiedurch sind auch jene Factoren, welche allein berufen sein werden, durch ihr Votum ein maßgebendes, das heißt endgiltiges Urtheil abzugeben, über unsere Meinung unterrichtet.

Meine Herren! Bis hieher hat der Verein seine traditionelle Aufgabe erfüllt, indem er versucht hat, durch eine offene freimüthige Discussion eine aufgeworfene Tagesfrage zu beleuchten und die Ansichten zu klären. Ich erinnere Sie an die analogen Vorgänge, welche sich in diesem Saale abgespielt haben: An die bedeutende Discussion über die Erbauung des Arlbergtunnels, an die ebenso lehrreiche Debatte betreffend die Wienflussregulirung und das Fogerty'sche Project, ferner an die Auseinandersetzungen bezüglich der Schiffbarmachung der unteren Donau. In allen diesen hervorragenden Fragen hat der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein eine Führerrolle übernommen und durch eine sachgemäße, die einzelnen Details klarlegende Discussion dazu beigetragen, seine Meinung zur Geltung zu bringen und hat dadurch sein Ansehen gehoben.

Der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein hat es aber stets vermieden, in Tagesfragen, deren entscheidende Lösung außerhalb seiner Machtsphäre gelegen war, ein endgiltiges bestimmtes Urtheil abzugeben. Er hat im Gegentheile darauf, und mit vollem Rechte, Werth gelegt, in vollkommener Unabhängigkeit und Unparteilichkeit die betreffende Angelegenheit sachlich zu beleuchten und hiedurch den maßgebenden Factoren als ein ehrlicher, aufrichtiger und daher doppelt geschätzter Berather zu gelten. Diesem Principe tren wurde auch keine dieser Discussionen mit einer Abstimmung geschlossen.

Meine Herren! Ich fordere Sie daher auf, diesem altbewährten Vorgange, dem der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein zum guten Theile sein Ansehen verdankt, tren zu bleiben. Ich hoffe, daß ich Ihre Zustimmung finden werde, wenn ich ersuche, allen Jenen, welche an der Discussion theilgenommen haben, unseren besten Dank auszusprechen und die Discussion ohne Abstimmung zu schließen.

Vorsitzender Hofrath v. Radinger:

Der Verwaltungsrath hat diesen Antrag des Herrn Baron Engerth gutgeheißen, das heißt erkannt, dass er in formaler Beziehung gegen die Geschäftsordnung nicht verstößt. Nachdem ich annehmen kann, daß der Antrag des Herrn Baron Engerth genügend unterstützt ist, so frage ich noch, ob Jemand zu diesem Antrage das Wort zu nehmen wünscht.

Professor König:

Ich habe gegen den Antrag des Herrn Baron Engerth nichts einzuwenden. Aber es setzt die Annahme dieses Antrages Eines voraus, daß nämlich nichts existire, worüber abgestimmt werden muss, und das gilt bezüglich des uns vorliegenden Antrages des verehrlichen Ausschusses. Was soll denn mit dem Antrage geschehen? Meine Herren, ich werde Ihnen gleich sagen, was mit dem Antrage geschehen muss. Der Antrag muss verschwinden. Sobald der verehrliche Ausschuss sich entschließt — und er hat die triftigsten Gründe dazu — seinem Antrag zurückzuziehen, dann brauchen wir heute keine Abstimmung vorzunehmen. Aber so in den Sand verlaufen darf diese Angelegenheit nicht! Ich erkläre also nochmals, daß ich vollkommen einverstanden bin, wenn diese Discussion nicht mit einer Abstimmung geschlossen wird, aber dies scheint mir nur dann einen Sinn zu haben, wenn der ursprüngliche Antrag des Ausschusses durch denselben in aller Form zurückgezogen wird.

Herr Ober-Ingenieur R. v. Krenn:

Ich erlaube mir den Antrag des Herrn Baron Engerth wärmstens zu unterstützen. Wir haben, wie der Herr Baron selbst angeführt hat — und die älteren Mitglieder werden sich daran erinnern — in ähnlichen Fragen stets den Standpunkt eingenommen, daß wir in allen Dingen, in welchen die Meinungen getheilt sind — und dies zeigt hier die Anfallung des Beifalls bald auf der einen und bald auf der anderen Seite — uns einer Abstimmung enthalten. Außerdem erlaube ich mir zu bemerken, daß es gar nicht nothwendig ist, daß der Antrag des Ausschusses zurückgezogen werde.

Berichterstatter Hofrath v. Gruber:

Meine Herren, ich muss auf das bestimmteste erklären, dass der Ausschuss an seinen Anträgen festhält und sie unter keiner Bedingung zurückzieht, gebe aber zu, dass keine Versammlung zu einer Abstimmung gezwungen werden kann. Will der geehrte Verein kein Votum abgeben, so bleibt dadurch das Urtheil des Ausschusses unberührt.

Herr Professor Prokop:

Wir hören, daß der Ausschuss erklärt hat, seine Resolution nicht zurückziehen zu können. Auf der einen Seite muss uns Allen daran gelegen sein, daß wir einig auseinander gehen und die Möglichkeit dazu ist da. Ich bitte, meine Herren, erklären wir Folgendes, und ich schließe mich dann auch dem Antrage des Herrn Baron Engerth an: „Wir gehen über den Antrag des Ausschusses zur Tagesordnung über.“

Vorsitzender Hofrath v. Radinger lässt über den Antrag Baron Engerth abstimmen und erklärt sodann:

Nach der Zustimmung der Versammlung ist es erwiesen, daß die geehrten Anwesenden die Discussion als geschlossen erachten, aber von jeder weiteren Abstimmung Umgang zu nehmen befinden und damit ist die Besprechung des Projectes Riehl (Avenue Praterstern-Stefansplatz) in unserem Vereine zu Ende gelangt.

Es erübrigt mir nur noch die Pflicht sowohl unserem Gaste Herrn Alfred Riehl, als auch unserem Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens und dessen Herren Referenten, sowie den sämtlichen Herren Rednern die in dieser Angelegenheit das Wort ergriffen, unseren Dank für ihre Mühewaltungen und die mannigfache Anregung auszusprechen, welche bei den interessanten und geistreichen Darlegungen uns Allen zu Theil ward.

Delegirtentag der technischen Hochschulen.

Am 8. und 9. April traten in Wien Delegirte der technischen Hochschulen in Wien, Prag (deutsch und tschisch), Graz, Brünn und Lemberg zusammen, um über eine Reihe von Fragen zu berathen, welche sich nicht nur auf die Einrichtung des Studien- und des Prüfungswesens an den technischen Hochschulen, sondern auch auf die, den absolvirten Hörern technischer Hochschulen zuzuerkennenden Titel und Rechte erstreckten.

Dieser Berathung ging am 7. April eine Besprechung voran, zu welcher auch die Professoren dieser Hochschulen, die der Vereinigung der absolvirten Techniker angehörigen Mitglieder des Abgeordneten-hauses, Mitglieder der ständigen Delegation des III. österreichischen Ingenieur- und Architektentages und des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, sowie überhaupt absolvirte Hörer der technischen Hochschulen geladen waren.

Unter Denjenigen, welche dieser Einladung gefolgt, seien insbesondere genannt: Die Rectoren Czuber (Wien), Bartl (Graz), Donath (Brünn), Pro-Rector Dr. Tola (Wien), die Professoren Kick, Ditscheiner, Dr. Finger und Brik (Wien), die Reichsraths-Abgeordneten Hofrath Dr. Exner, Dr. Hofmann v. Wellenhof, Dr. Habermann und Ober-Bergrath Lorber, dann Stadtbaudirector Berger, Ober-Baurath Prenninger, Central-Director Heirowsky, beh. aut. Architekt Reuter.

Der Vorsitzende dieser Vorbesprechung, stud. techn. Schröder, begrüßt nach Eröffnung der Versammlung insbesondere die zahlreich erschienenen, bereits längere Zeit in der Praxis stehenden absolvirten Techniker und ersucht dieselben, nach Bekanntgabe der von dem Delegirtentage zu berathenden Fragen, ihre Ansichten über dieselben aussprechen zu wollen.

Die erste und zweite Frage, welche die Titelfrage der absolvirten Techniker und die Reorganisation der Diplomprüfung betreffen, werden sohin, und zwar meist ineinandergeflochten, von den anwesenden Absolvirten besprochen, während in eine weitere Berathung der anderen Fragen nicht näher eingegangen wurde.

Reichsraths-Abgeordneter Hofrath Exner begrüßt die Versammlung namens der Vereinigung der absolvirten Techniker im Abgeordneten-hause, in deren Vertretung er und seine Collegen erschienen seien, und versicherte die Studirenden der vollen Unterstützung ihrer berechtigten Forderungen.

Sodann ergriff Ober-Baurath Prenninger das Wort und führte aus, daß sowohl der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein, als auch der III. österreichische Ingenieur- und Architektentag verlangt haben, die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) solle, abgesehen von Uebergangs-Bestimmungen, nur Jenen zukommen, welche die zweite Staatsprüfung an einer technischen Hochschule abgelegt haben, und zwar ohne daß von denselben die vorhergehende Zurücklegung einer praktischen Verwendung verlangt werde. Er führte weiter aus, daß sich der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein in seiner überwiegenden Mehrheit auch dahin ausgesprochen habe, es sei die Erlangung des Doctortitels für Jene, welche die strengen (Diplom-) Prüfungen an einer technischen Hochschule abgelegt haben, anzustreben, daß jedoch der III. österreichische Ingenieur- und Architektentag es mit einer Mehrheit von nur einer Stimme abgelehnt habe, dormalen den Doctortitel anzustreben.

Was den Schutz der Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) betrifft, machte er darauf aufmerksam, daß in Ungarn eine diesbezügliche

Bestimmung schon seit vier Jahren in Gesetzeskraft stehe. Zum Schlusse sprach Redner seine Ansicht dahin aus, daß, wenn auch der Schutz der Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) vor Allem anderen erwirkt werden müsse, doch der Doctortitel unter allen Umständen anzustreben sei und fügte noch bei, daß es nothwendig erscheine, die dormaligen Vorschriften über die Ablegung der strengen Prüfungen — selbstverständlich ohne den Grad der nachzuweisenden wissenschaftlichen Ausbildungen herabzudrücken — insoweit abzuändern, daß die Ablegung dieser Prüfungen den Studirenden ohne allzu große Schwierigkeiten ermöglicht werde.

Ingenieur Mauthner befürwortete, alle Kräfte auf Erlangung des Titels Ingenieur (Architekt) zu vereinen, da die Bestrebungen, den Doctortitel zu erlangen, ohne Erfolg wären und nur der Erreichung des Titels Ingenieur hinderlich sein könnte. Eine Gleichstellung der technischen Hochschulen und der Universitäten sei dermalen nicht erreichbar. Dies zeige auch der Umstand, daß noch immer nicht die Professoren der technischen Hochschulen denen der Universitäten gleichgestellt seien.

Reichsraths-Abgeordneter Dr. Habermann gab hierauf eine Darstellung der Schritte, welche die Vereinigung der absolvirten Techniker im Abgeordnetenhaus zur Förderung der Bestrebungen der Techniker unternommen habe. Insbesondere theilte er mit, daß eine Abordnung dieser Vereinigung von Sr. Excellenz dem Herrn Unterrichtsminister empfangen worden sei, welcher der Minister erklärt habe, daß die Angelegenheit des Schutzes der Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) bereits weit vorgeschritten sei und daß diesbezüglich Verhandlungen zwischen den beteiligten Ministerien geführt würden, welche aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem den Bestrebungen der Techniker entsprechenden Ergebnisse führen dürften. Eine Aussicht auf Erlangung des Doctortitels sei jedoch nicht vorhanden, wohl aber werde er bemüht sein, nach einer entsprechenden Abänderung der Diplomprüfung auch dafür zu sorgen, daß den Diplomirten ein akademischer Grad verliehen werde.

Darüber, ob mit diesem Grade auch die den Doctoren der Universität zukommenden Rechte verbunden sein würden, erklärte Abgeordneter Habermann, eine Aufklärung nicht geben zu können.

Redner empfahl jedoch, in den Bestrebungen nach Erwerbung des Rechtes zur Verleihung des Doctortitels nicht nachzulassen, da insoweit dieser Titel auch von der Universität verliehen werde, die technischen Hochschulen nicht zugeben dürften, daß sie nicht auch das gleiche Anrecht auf denselben besitzen. Ingenieur Weiß betonte die Nothwendigkeit des Schutzes der Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt), welche um so dringender sei, als sich dieses Titels dermalen auch die absolvirten Gewerbeschüler, denen derselbe doch sicherlich nicht zukomme, bediene. Statthalter Ober-Ingenieur R. v. Krenn (Wien) erklärte sich als Anhänger des Doctortitels. Der zufällige Umstand, daß in Folge des erst in späterer Zeit erfolgten Aufblühens der technischen Wissenschaften, diese an gesonderten Hochschulen und nicht an der Universität gelehrt werden, gebe keinen Grund, den dieser Wissenschaften Beflissenen den Doctortitel zu verweigern. An den technischen Hochschulen werden ebenso wie an den Universitäten nicht nur Praktiker herangebildet, sondern aus diesen Hochschulen gehen, ebenso wie aus den Universitäten, auch Fachgelehrte hervor, die ihrem Wissen und Können nach ganz ebenbürtig den Söhnen der alma mater sind.

Pro-Rector Professor Toulas (Wien) sprach sich dahin aus, daß zwar vor Allem die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) anzustreben sei, daß dabei aber die Bestrebung nach Erlangung des Rechtes, an den technischen Hochschulen Doctoren zu promoviren, nicht zurückgesetzt werden dürfe, da dieses Recht eines der wichtigsten sei und

der Besitz dieses Rechtes erst die technischen Hochschulen als vollkommen gleichwerthig mit den Universitäten erscheinen lasse.

Das Verlangen, es möge den technischen Hochschulen das Recht zuerkannt werden, den akademischen Grad eines Doctors zu verleihen, und zwar auf Grund strenger Prüfungen, die jedem tüchtigen, seine Wissenschaften beherrschenden, absolvirten Studirenden abzulegen ebenso möglich gemacht werden soll, wie den tüchtigen Medicinern, Juristen, Philosophen und Theologen, könne nicht als ungebührlich bezeichnet werden.

Höhnende Fragen wie: „Ja, was wollen denn die Techniker nicht alles?“ oder: „Ja, warum verlangen sie nicht den Titel „Bischof“? welche von hochangesehenen Personen gestellt worden sein sollen, sollten wahrlich für unmöglich gehalten werden. Rector Donath (Brünn) regte an, es sollte die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) nicht von der Schule, sondern von Ingenieurkammern verliehen werden, um hiedurch den Einwendungen, als sollten von den technischen Hochschulen zwei Titel: Ingenieur (Architekt) und Doctor verliehen werden, die Spitze abzuberechnen.

Stadtbaudirector Berger (Wien) wünschte, die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) möge vom Staate verliehen werden, der akademische Grad Doctor von der Hochschule.

Redner meint, wenn alle Techniker einmüthig anstreben würden, daß die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt) nur von regelrecht absolvirten Technikern geführt werden dürfe, und daß der technischen Hochschule das Recht zustehen solle, den Doctortitel zu verleihen, würden wir unser gemeinsames Ziel, die Hebung des Standes, und der auf denselben vorbereitenden Hochschule am sichersten erreichen.

Bezüglich der Diplomprüfung wurde von den meisten Rednern darauf hingewiesen, daß die Ablegung derselben im Sinne der Ausführungen Preningers und Toulas allen tüchtigen Studirenden möglich zu machen sei, und daß, wenn mit der Ablegung derselben auch der Doctortitel und die damit verbundenen Rechte erworben würden, dieselben häufiger wie bisher abgelegt würden.

Der Umstand, daß diese Prüfungen dermalen nur von Einzelnen abgelegt werden, sei nicht auf mangelnde wissenschaftliche Bestrebungen, sondern nur darauf zurückzuführen, daß trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche mit diesen Prüfungen verbunden sind, und welche jene bei Ablegung der strengen Prüfungen (Rigorosen) an der Universität wesentlich übersteigen, nahezu gar keine Vortheile mit der Ablegung derselben verbunden sind.

Entsprechend den vorstehenden, von den meisten Rednern vertretenen Ansichten, beschloss auch der Delegirtenstag der technischen Hochschulen am 8. April eine Resolution, in welcher ausgesprochen wurde, daß den Technikern, welche vermöge ihres Studienganges auf der Höhe des heutigen wissenschaftlichen Lebens stehen, auf Grund höherer Prüfungen der Titel Doctor mit allen jenen politischen Rechten, welche demselben anhaften, durch die akademischen Behörden zu verleihen, und daß die Standesbezeichnung Ingenieur (Architekt), welche nur Denjenigen vom Staate zuerkennen wäre, welche die zweite Staatsprüfung an einer technischen Hochschule abgelegt haben, vom Staate auch zu schützen sei.

Auf die weiteren Beschlüsse dieses Delegirtentages einzugehen, mangelt uns der Raum, wir können aber getrost die Versicherung aussprechen, daß alle Fachgenossen die auf diesem Tage mit voller Jugendkraft zum Ausdrucke gebrachten Bestrebungen, welche nicht nur auf die Hebung des Ansehens der technischen Hochschulen, sondern auch auf die des gesammten Ingenieur- und Architektenstandes abzielten, stets im Auge behalten und auf das Wärmste unterstützen werden.

v. Krenn.

Vereins-Angelegenheiten.

BERICHT

ad Z. 772 ex 1895.

Über die 23. (Wochen-) Versammlung der Session 1894/95.

Samstag den 20. April 1895.

1. Der Vorsitzende, Herr Vereins-Vorsteher k. k. Hofrath J. v. Radinger eröffnet 7 Uhr Abends die Sitzung, und gibt
2. die Tagesordnung der nächstwöchentlichen Vereins-Versammlungen bekannt. Derselbe bringt
3. das nachstehende Schreiben der hohen k. k. niederösterreichischen Statthalterei zur Verlesung.

Z. 85245.

An das geehrte Präsidium des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien.

In Würdigung der, über hierämliche Einladung erfolgten regen Theilnahme bei Beschickung der hygienischen Ausstellung, welche mit der im Herbst 1894 in Wien abgehaltenen 66. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte verbunden war, hat das k. k. Ministerium des Innern die k. k. Statthalterei ermächtigt, dem geehrten Präsidium die Anerkennung des k. k. Ministeriums des Innern auszudrücken.

Hievon setze ich das geehrte Präsidium in die erfreuliche Kenntniss. Wien, 11. April 1895. Kielmansegg m. p.

4. Lenkt der Vorsitzende die Aufmerksamkeit der Versammlung auf das in Nr. 15 unserer Zeitschrift zum Abdruck gelangte Schreiben der k. k. Central-Commission für Kunst- und historische Denkmale, und wiederholt das darin gestellte Ersuchen die genannte Central-Commission von dem etwaigen Vorkommen alter Baureste etc. in Kenntnis setzen zu wollen, welche bei Erdaushebungen anlässlich von Neu- und Umbauten, dann beim Anlegen von Canälen und unterirdischen Leitungen gefunden werden.

5. Der Vorsitzende macht die Mittheilung, daß uns von einem Comité, welches sich in Bosnien gebildet und sich die Aufgabe gestellt hat, Copien jener Photographien der Bosnabahn herauszugeben, welche im vorjährigen Widmungs-Album der Bosnabahn-Beamten allgemeine Anerkennung gefunden haben, ein Subscriptionsbogen für dieses Werk zugekommen ist.

Das Album besteht aus 20 Blättern, und kostet bei einer Auflage von 100 Exemplaren 7 fl. 50 kr., bei einer solchen von 200 Exemplaren 5 fl. 50 kr.

Der ausführliche Prospect sammt Probeblatt wollen in unserem Secretariate eingesehen werden, wo auch die Subscriptionsliste aufliegt.

6. Berichtet der Vorsitzende über den Verlauf der Vereins-Excursion nach Triest und Venedig (April 1895). Die weitere Mittheilung hier entfällt, nachdem über diese Reise ein vom Herrn Ober-Ingenieur E. Cavallar verfasster Bericht hierüber ehestens erscheinen wird.

7. Ladet der Vorsitzende den Herrn Prof. Paul Neumann ein, den angekündigten Vortrag „Ueber die eiserne (byzantinische) Kirche für die bulgarische Kirchengemeinde in Constantinopel, ausgeführt nach dem Entwurfe des Herrn Architekten Aznavour von der Firma R. Ph. Waagner in Wien“ zu halten.

Der Vortragende begann seine Ausführungen mit der Entstehungsgeschichte dieses Baues, wonach derselbe am Ufer des Goldenen Horns auf einem sehr schlechten Baugrunde aufgestellt werden soll, weshalb es sich empfahl, sein Gewicht möglichst zu verringern. Dadurch sah man sich veranlasst, denselben in seinen Haupttheilen ganz aus Eisen herzustellen, da ein eisernes Gebäude nicht nur viel leichter ist als ein gemauertes, sondern auch weil es ein fest zusammenhängendes Ganzes bildet, für welches ungleichmäßige Setzungen der Fundamente nicht so nachtheilig sind als für einen Steinbau. Gegen Ende des Jahres 1892 wurde auf Grund eines Entwurfes des hervorragenden Constantinopeler Architekten Herrn Aznavour für die Ausführung des inneren tragenden Gerippes, die äußeren Verkleidungen der Wände und die Eindeckung der Dachflächen eine internationale Concurrenz ausgeschrieben. Mit Ausnahme der aus verzinktem Eisenblech auf hölzerner Schalung bestehenden Dacheindeckung sollte Alles aus Eisen hergestellt werden. Nach Vergebung dieser Arbeiten an die Firma R. Ph. Waagner wurden während der Jahre 1893 und 1894 in dem damals von dem Vortragenden geleiteten Ingenieurbureau dieser Firma die Ausführungspläne ausgearbeitet, wobei der ebenfalls im Dienste der genannten Firma stehende Herr Architect Hablitschek die zur Ergänzung der theilweise nur-skizzenhaften Entwurfszeichnungen erforderlichen architektonischen Details ausführte und die Durchführung der zahlreichen Bildhauerarbeiten überwachte. Während die Firma Waagner die gegebene äußere architektonische Form genau einzuhalten hatte, wurde ihr betreffs der tragenden Construction etwas mehr Freiheit zugestanden, wogegen sie die volle Verantwortlichkeit für die Tragfähigkeit übernehmen musste. Es wurde auch die Tragconstruction mit Rücksicht auf das erforderliche Tragvermögen und die praktische Ausführbarkeit in vielen Theilen wesentlich anders gestaltet, als sie in dem Entwurfe des Herrn Aznavour geplant war.

Im Frühjahr 1893 wurde in den von Herrn Ober-Ingenieur Marx geleiteten Werkstätten mit der Ausführung der Eisenarbeiten begonnen und sodann die ganze Kirche im Fabrikshofe provisorisch aufgestellt, um hier schon alle die zahlreichen Bestandtheile montiren zu können und dadurch die im Herbst des Jahres 1894 beabsichtigte endgiltige Aufstellung in Constantinopel ohne wesentliche Nacharbeiten zu ermöglichen. Inzwischen wurde beschlossen, auch die inneren Wandverkleidungen aus Eisen herzustellen, weshalb die derzeitig äußerlich fertige Kirche in der Fabrik noch so lange stehen bleibt, bis auch die Innenverkleidung ausgeführt und anmontirt ist, worauf die Kirche ab-

getragen und in Constantinopel wieder aufgestellt wird, welche Arbeit bis April 1896 beendet sein soll. Die Anarbeitung der Ausführungspläne für die innere Verkleidung geschieht unter der Leitung des Herrn Ober-Ingenieurs Schlüter.

Der Vortragende beschrieb unter Hinweis auf eine große Anzahl ausgestellter Pläne, Photographien und Modelle die Kirche sowohl hinsichtlich ihrer räumlichen Anordnung, der reichen byzantinischen Außenarchitektur und die Construction. Obwohl die Kirche sich nicht durch bedeutende Größenverhältnisse auszeichnet, so verdient sie dennoch die Beachtung der Fachwelt, sowohl wegen ihrer schönen Architektur, wie auch wegen der bisher wohl kaum dagewesenen Verwendungsweise des Eisens. Während nämlich bei allen mit architektonischem Schmuck ausgestatteten Eisenhochbauten das Eisen immer nur zur Herstellung des tragenden Gerippes diente und die dasselbe verkleidenden Wände sammt ihrer Architektur aus anderen Baumaterialien gebildet wurden, so sind hier auch die letztgenannten Theile vollständig aus Eisen hergestellt, und zwar die glatten Flächen meist aus Blech mit entsprechenden Abstufungen und die Gesimse, Säulen, Pilaster, Ornamente etc. größtentheils aus Gusseisen.

Die Tragconstruction und die Außenverkleidung wiegt ungefähr 360 t; dieselbe wird sammt der Dacheindeckung um den Pauschalpreis von 250.000 Frcs. ausgeführt, in welchem Preise der Grundanstrich, die Fracht nach Constantinopel und die Aufstellung, sowie die Dacheindeckung inbegriffen sind. Die Innenverkleidung, deren Gewicht auf etwa 140 t veranschlagt ist, wird um den Einheitspreis von 95 Frcs. pro 100 kg ausgeführt. Es ergibt sich sonach ein Gesamtteigengewicht von rund 500 t und eine Gesamtsumme von rund 380.000 Frcs.

Nachdem sich zu diesem Vortrage Niemand zum Worte meldet, dankt der Vorsitzende dem Herrn Prof. Neumann verbindlichst für die interessanten Mittheilungen und schließt die Sitzung neun Uhr Abends.

L. Gassebner.

Fachgruppe der Maschinen-Ingenieure.

Versammlung vom 26. März 1895.

Der Obmann, Herr Central-Inspector Rötter, bringt das Resultat der vor der Sitzung stattgefundenen constituirenden Ausschuss-Sitzung, wonach Ingenieur J. Stierböck zum Schriftführer und Ober-Ingenieur J. Spitzner zum Cassier gewählt wurde, zur Kenntnis.

Ferner wird der folgende Antrag des „Schraubengewinde-Comité“ zur Kenntnis der Versammlung gebracht und einstimmig genehmigt.

Antrag: „Die Fachgruppe der Maschinen-Ingenieure des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines empfiehlt die Theilnahme des Vereines an den vom Verein deutscher Ingenieure angeregten Berathungen, welche eine internationale Verständigung über die einheitliche Einführung eines einzigen Gewindesystems für Befestigungsschrauben bezwecken sollen. Die Fachgruppe hebt hervor, daß derzeit in Oesterreich zu Befestigungsschrauben das Whitworth-Gewinde im Maschinenbau üblich ist. Als weitere Körperschaften, welche dem Vereine deutscher Ingenieure mit Bezug auf dessen Zuschrift dto. 1. Februar l. J. zu bezeichnen sind, nennt die Fachgruppe: Den Verein der Montan-, Eisen- und Maschinen Industriellen in Wien, das technische Militär-Comité in Wien, die Marine-Section im Reichs-Kriegsministerium in Wien, den Landes-Verein der Maschinen und Metallwaaren-Fabriken und Eisengießereien Böhmens in Prag. Demmer m. p., Dorovius m. p., Kick m. p., Witz m. p. Elbel m. p.“

Eine von Ingenieur F. Drexler angeregte Discussion über die Größe des Drehmomentes, die ein Motor beim „Angehen“ unter voller Belastung aufzuweisen hat, gegenüber jenem Drehmoment der vollen, jedoch regulären Arbeitsleistung während der Bewegung, in specieller Berücksichtigung der Verhältnisse bei elektrischen Motoren, gibt zu lebhaftem Meinungsaustausch Anlass.

Sodann hält Director W. Schuster den angekündigten Vortrag „Ueber Anlage und Einrichtung amerikanischer Eisenbahn-Werkstätten“, der jedoch wegen vorgerückte Stunde nicht mehr zum Abschluss gelangt.

Mit dem Dank an den Vortragenden und unter dessen Zusicherung, den Vortrag in einer nächsten Sitzung fortzusetzen, schließt der Obmann die Versammlung.

Der Schriftführer

J. Stierböck.

Der Obmann

Rötter.

Vermischtes.

Personal-Nachrichten.

Der Inspector der königl. ungar. Staatsbahnen, Herr Edmund Herzog wurde zum Ober-Inspector ernannt.

Der Inspector der königl. ungar. Staatsbahnen, Herr Carl Siegmeth wurde zum Ober-Inspector und Betriebsleiter - Stellvertreter ernannt.

Preis ausschreiben.

Zur Erlangung von Projecten über die allgemeine Canalisirung der Stadt Temesvár wurde von Seite des Magistrates der königl. Freistadt Temesvár ein Concurs ausgeschrieben. I. Preis 8000 Kronen; II. Preis 4000 Kronen; III. Preis 2000 Kronen. Der Verfasser des mit dem ersten Preis prämiirten Projectes erhält, im Falle sein Project zur Ausführung gelangt, noch ein Honorar von 2000 Kronen. Die Projecte sind bis längstens 1. November l. J. an das dortige Bürgermeisteramt einzusenden.

Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.

1. Vergebung von Pflastererarbeiten für die Neupflasterung der Steingasse im III. Bezirk im Kostenbetrage von fl. 5608.96 und fl. 500 Pauschale. Am 26. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

2. Bau eines Tempels im Kostenbetrage von fl. 100.956.99. Am 27. April beim Vorsteher der israelitischen Cultusgemeinde Debreczin. Vadium fl. 5000.

3. Erd- und Baumeisterarbeiten für die Reconstruction der Sohle des Sammelcanales in der Simmeringerstraße im X. Bezirke, sowie die Lieferung der erforderlichen Sohlenklinkerziegel hiezu. Am 27. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

4. Erd-, Beton- und Maurerarbeit etc. zur Herstellung eines Beton-Wasserabzugscanales in Mistelbach. Am 27. April, 10 Uhr, in der Gemeindekanzlei Mistelbach. Vadium 10%.

5. Lieferung von Blech- und Fachwerkbrücken im Gesamtgewichte von rund 510 t und 1500 m Geländer für die im Bau begriffene bezw. zum Bau kommenden Linien: Nieder-Lindewiese—Barzdorf, Niklasdorf—Zuckmantel, Troppau—Reichsgrenze, Podwysokie—Ostrów und Tarnopol—Ostrów. Am 29. April, 12 Uhr, bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien.

6. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Umbau des Haupturathcanales in der Lindengasse im VII. Bezirke. Am 29. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

9. Erbauung eines Theaters im veranschlagten Kostenbetrage von fl. 229.430. Am 30. April beim Bürgermeisteramt in Kecskeмет.

8. Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau eines Haupturathcanales am Gürtel im III. Bezirk. Am 30. April, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

9. Erd- und Pflasterungsarbeiten in der Maria-Theresienstraße im IX. Bezirke im Kostenbetrage von fl. 4176.88 und fl. 300 Pauschale. Am 2. Mai, 10 Uhr, beim Magistrate Wien. Vadium 5%.

10. Bau eines neuen Bezirks-Krankenhauses im Kostenbetrage von fl. 73.890.—. Am 15. Mai beim Kreis-Ausschusse in Sušice (Böhmen). Vadium 10%.

11. Ausführung von verschiedenen Bauten auf der Bahnstation Bundnieni im Gesamtbetrage von 530.000 Frcs. Am 24. Mai bei der Eisenbahn-Direction in Bukarest.

Die Vergebung der öffentlichen Bauten in Bulgarien.

Das fürstlich bulgarische Bauten-Ministerium hat die Hafenbauten von Burgas im verfloßenen Jänner an die belgischen Unternehmer Casse und Lickens*) und die von Varna einen Monat später an die bulgarischen Unternehmer Mihailowsky und Hainabadian endgiltig vergeben. Letztere haben bei der Super-Licitation einen Nachlass von 16 1/2% von dem circa 8,300.000 Frcs. betragenden Kostenanschlage bewilligt und daher als niedrigste Anbieter die Arbeiten

erstanden. Die übernommenen Arbeiten der beiden Hafenanlagen bestehen in der Herstellung von Wellenbrechern, Quaimauern, Baggerungen in den Bassins und Anschüttungen von Landflächen. Die in dem ursprünglichen Projecte*) vorgesehene Errichtung von Silos moderner Construction zur Lagerung von Getreide wird in keinem der beiden Häfen in Aussicht genommen, woraus erhellt, daß die seinerzeitige Herstellung solcher für den Getreide-Export hochwichtiger Installirungen der Privatindustrie überlassen bleiben dürfte.

Wien, 18. April 1895.

Friedrich Bömes.

Ehrenbezeichnungen an Techniker. Unter dieser Aufschrift bringt die „Deutsche Bauzeitung“ die Mittheilung, daß aus Anlass des glücklichen Abschlusses der Unterweser-Vertiefung die Bürgerschaft Bremens dem Schöpfer dieses großartigen Werkes, Herrn Ober-Baudirector Franzius auf Vorschlag des Senates ein Ehrengeschenk von 100.000 Mark und dem verdienten Mitarbeiter des Ober-Baudirectors an diesem Werke, Herrn Bauinspector Bücking, eine Ehrengabe von 15.000 Mark bewilligt hat.

Selbsterzustellende Verbindung zweier Telephone. Die Mutual Automatic Telephone Cy. zu Philadelphia soll, wie das Patent-Bureau von R. Lüders meldet, auf dem Gebiete des Telephonwesens eine Erfindung gemacht haben, welche für die Telephonbesitzer von größtem Werthe ist. Durch diese Erfindung soll jeder Telephon-Abonnent im Stande sein, sich die gewünschte Verbindung mit einem zweiten Abonnenten selbst herzustellen, ohne, wie es bis jetzt nothwendig war, die Centrale in Anspruch zu nehmen. Dieses System soll höchst einfach sein und besondere, theure Einrichtungen an jedem Telephone nicht weiter erfordern; ein kleines Brett trägt vier Knöpfe, von denen einer den Hunderten, der zweite den Zehnern, der dritte den Einern der Zahlenreihe entspricht. Will der Abonnent z. B. 542, so drückt er fünfmal auf den Hunderterknopf, viermal auf den Zehner- und zweimal auf den Einerknopf; ein Druck auf den vierten Knopf avisirt dem Angerufenen die vollzogene Verbindung. Hiernach könnten die mit vielen Umständen verbundenen und in ihrer Unterhaltung theuren Centralen wegfallen.

Neuartige Construction von Schwungrädern. Ein großer Uebelstand der bisher für große Maschinen construirten Schwungräder besteht darin, daß das große, sich mit ungeheurer Geschwindigkeit drehende Rad in Folge der durch diese Geschwindigkeit erzeugten Centrifugalkraft und der bedeutenden Schwere der äußeren Theile in die Gefahr kommt, auseinandergerissen zu werden. Die Geschwindigkeit muss jedoch eine bedeutende und das Rad von großen Dimensionen sein, wenn der gewünschte Effect erzielt werden soll. Vor Kurzem ist nun, wie uns das Patent-Bureau J. Fischer in Wien mittheilt, ein Rad von großen Dimensionen construiert worden, welches diesem Uebelstande abhilft und daher jedenfalls bald eine allgemeine Verwendung finden dürfte. Es wird nämlich bei dieser Construction eine neuartige und interessante Anwendung von Draht gemacht. Das Rad besteht aus einem centralen Lagertheile oder Kern und zwei mit diesem verzapften Reifen, der Raum zwischen diesen Reifen und dem Kern ist mit Drahtgewinden ausgefüllt. Der Durchmesser der Reifen beträgt bei dem in Rede stehenden Rade 20 Fuss, das Gewicht des aufgewickelten Drahtes 70 Tonnen und die Länge desselben 250 englische Meilen. Der diesem Geflechte innewohnende Widerstand ist bei weitem größer als der durch das gewöhnliche Guesmaterial zu erzielende. Das Rad hat bei 240 Umdrehungen in der Minute eine peripherische Geschwindigkeit von circa 2.8 englischen Meilen, eine Geschwindigkeit, die ungefähr dreimal so groß ist als die Durchschnitts-Geschwindigkeit eines Express-Zuges.

Neuartige Brennmateriellen. Dem amerikanischen Patent-ante in Washington liegen nach einer Mittheilung des Patentbureau J. Fischer in Wien einige Patent-Anmeldungen vor, welche alle die Verbilligung von Brennmateriellen zum Zwecke haben. Einer dieser Erfinder presst Blätter und Gras im grünen Zustande zusammen und benützt die so geformten Ziegel entweder zum Anführen von Mauern oder als Brennmateriel. Ein anderer mischt Lehm, Melasse, Wasser, Kohlenstaub und Petroleum, ein dritter indisches Moos, Asbestfaser und ge-

*) Ueber die Entwicklungsphasen der vergebenen Hafenbauten von Burgas siehe: Vereinszeitschrift Nr. 3, 8 und 44 (ex 1894).

*) Siehe: „Die Hafenbauten in Burgas und Varna“ in Nr. 5 der Vereinszeitschrift ex 1894.

brannten Kalk mit Wasser, dies Gemenge wird gekocht und mit Kohlenstaub vermischt, zu Ziegeln geformt, die ein gutes Brennmaterial liefern sollen. Eines der merkwürdigsten dieser Brennmaterialien besteht aus pulverisirter Holzkohle und fein geschnittenem Kork. Es verbrennt sehr langsam und erzeugt viel Wärme. Ein schon ertheiltes Patent schützt die Erzeugung von Briquettes, die aus sehr porösem Lehm bestehen, welcher mit Kerosene getränkt wurde. Die Berührung mit einem brennenden Zündholz setzt dieses Feuerungsmittel schon in Flammen. Unter der zur Erzeugung von Brennstoffen verwendeten Materialien kommen sonderbarer Weise auch Mehl, Zucker, Schilfrohr, Theer, zerbrochenes Glas etc. vor.

Bücherschau.

1776. **Deutscher Baukalender.** Bearbeitet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung. 28. Jahrgang 1895. XLVIII und 156 Seiten. Nebst einer besonderen Beigabe mit 402 und 249 Seiten. Berlin, Commissionsverlag von E. Toeche. (Preis Mk. 3.50, Ausgabe mit Schloss Mk. 4.—)

Der neue Jahrgang dieses beliebten Fachkalenders hat in seinen tabellarischen Theilen einige beachtenswerthe Aenderungen erfahren; so ist beispielsweise eine neue, wesentlich verbesserte Tafel zur Umrechnung der Ortszeiten in mitteleuropäische Zeit beigegeben, die Holzberechnungstabelle den Bedürfnissen der Praxis angemessener gestaltet und die Kreistabelle zu einer Kreis- und Wurzelstabelle erweitert worden. Weiters haben Aenderungen erfahren die Personalverzeichnisse, ferner namentlich auch die Abschnitte über Brückenbau-Construktionen. Neues ist fast in allen Abschnitten des recht branchbaren Taschenbuches zu finden. Es wird ihm daher auch mit dem neuen Jahrgange nicht an Erfolg fehlen.

a. r.

7366. **Lehrbuch der praktischen Photographie.** Von Dr. A. Miethe. Halle a. S. 1895. W. Knapp. 80. Mk. 10. 1. Heft.

Der Name des in Fachkreisen allgemein bekannten Verfassers bürgt für die Erreichung des angestrebten Zweckes: „Dem praktischen Photographen in allen den Fällen Rath zu ertheilen, wo mehr theoretische Auskunft oder wo Thatsachen der praktischen Erfahrung in Frage kommen und wo die meist großen Lehrbücher der Photographie zu umfangreich sind oder zu viel Allgemeines voraussetzen.“ Eingehend auf den Inhalt der vorliegenden ersten Lieferung, welche einen Theil der photographischen Optik, insbesondere die Anforderungen an eine gute photographische Linse behandelt, ist lebhaft zu bedauern, daß der Verfasser, welcher zugleich Constructeur eines Teleobjectives ist, nicht auch dasselbe etwas ausführlicher behandelt und seine Erfahrungen auf diesem Gebiete im Interesse wissenschaftlich-technischer Aufnahmen zugänglich macht, sondern nur wenige Zeilen hierüber gibt, wobei die Zeiss'schen und französischen Fernobjective ganz übergangen scheinen; vielleicht findet sich Gelegenheit, auf das Fehlende noch bei den weiteren Lieferungen zurückzukommen.

V. Pollack.

Eingelange Bücher.

7379. **Zur Frage der Ingenieur-Erziehung** von A. Riedler. 80, 35 S. Berlin 1894.

7380. **Praktische Hilfstabellen** für logarithmische und andere Zahlenrechnungen von J. Hrabák. 80, 251 S. 3. Aufl. Leipzig 1895. Teubner. M. 3.—

7381. **Ueber den Projectsvorgang** bei Bahnen niederer Ordnung von Em. Rindl. 80, 14 S. Wien 1895. Geschenk des Herrn Verfassers.

Geschäftliche Mittheilungen des Vereines.

Tages-Ordnung

Z. 793 ex 1895.

der 24. (Geschäfts-) Versammlung der Session 1894/95.

Samstag den 27. April 1895.

1. Verificirung des Protokolles der ausserordentliche Haupt-Versammlung vom 6. April l. J.
2. Veränderungen im Stande der Mitglieder.
3. Berichterstattung namens des Verwaltungsrathes:
 - a) Ueber die Arbeiten des Dampfkessel-Defect-Ausschusses, betreffend die Schäden an Stabilkesseln. Referent: Herr k. k. Professor Richard Engländer;
 - b) über die Arbeiten des Gewölbe-Ausschusses. Referent: Herr Ingenieur Ernst Gaertner;
 - c) über die Arbeiten des Ausschusses für die Wasserversorgung Wiens. Referent: Herr Ingenieur Adolf Freund;
 - d) über den Inhalt der Beantwortung der Interpellation der Reichsraths-Abgeordneten Dr. Exner, Dr. Habermann, Ingenieur Siegmund und Genossen vom 12. November v. J. durch Se. Excellenz den Herrn Minister des Innern vom 12. März l. J. Referent: Herr k. k. Ober-Baurath Carl Prenninger.

Die Elaborate ad a—c, deren Genehmigung beahragt werden wird, liegen im Vereins-Secretariate zur Einsicht auf.
4. Mittheilung des Beschlusses über den Antrag des Herrn Hafenbaudirectors Bömches, betreffend Einsetzung eines permanenten Ausstellungs-Ausschusses.
5. Herr k. k. Baurath Julius Koch: Kurze bautechnische Mittheilung: „Beobachtungen nach dem Erdbeben in Laibach“ (April 1895).

Zur Ausstellung gelangen:

1. Durch Herrn k. und k. Hauptmann der Pionniertruppe Anton Schindler: Ein Universal-Nivellir-Instrument

mit am Verticalkreis angebrachter und patentirter promille Theilung, ausgeführt von der Firma Starke und Kammerer.

2. Durch die Herren H. Schwitzer & Söhne: Das Modell eines achslosen Räderwagens mit centraler Radbelastung für Hauptbahnen, Patent Leinwather in Basel.
3. Durch Herrn Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Josef Zalabák:
 - a) Ein Achsenzählwerk als Zugdeckungs-Einrichtung auf Eisenbahnen;
 - b) das Modell eines Radtasters, welcher die gefahrlose Einfahrt der Eisenbahnzüge in die Station zu sichern bezweckt.
4. Durch Herrn Louis Appelroth: Eine neuartige patentirte Schraffirvorrichtung.
5. Durch Herrn Carl Müller: Patentirte Papierholz-Decorationsleisten.

Fachgruppe für Gesundheitstechnik.

Dienstag den 30. April 1895.

1. Wahl der Fachgruppen-Functionäre.
2. Vortrag des Herrn med. Dr. A. Lorand, Bade-Arzt in Karlsbad: „Mittheilungen über Einrichtung von ausländischen Hospitälern, insbesondere jener von England, Holland und Scandinavien.“

Z. 796 ex 1895.

Circulare VI der Vereinsleitung 1895.

Wir beehren uns mitzutheilen, dass über Beschluss des Verwaltungsrathes die laufende Vortrags-Session Samstag den 27. April l. J. geschlossen wird.

Wien, am 22. April 1895.

Der Vereins-Vorsteher:
J. v. Radinger.

INHALT. Brunnentechnisches. Von Rudolf Latzel, Ingenieur in Wien. — Das Project einer Avenue Tegetthoff-Monument—St. Stefansdom. Fortsetzung und Schluss der Discussion am 23. Februar 1895. — Delegirtenstag der technischen Hochschulen. Von v. Krenn. — Vereins-Angelegenheiten: Bericht über die 23. (Wochen-) Versammlung der Session 1894/95. Fachgruppe der Maschinen-Ingenieure. Tagesordnungen. Circulare VI der Vereinsleitung 1895.